Skrzydlata
POLSKA
NR 20 (358) • 14.V. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł

We Wrocławiu otwarta została ciekawa wystawa lotnicza. Na zdjęciu: Widok ogólny jednej z sal. Na pierwszym planie samolot Farman-4 z roku 1910. O wystawie piszemy na str. 5

Echa

DOKŁADNIE za miesiąc rozpocznie się w Lesznie największa dotychczas w Polsce impreza szybowcowa — mistrzostwa świata. APRL jak i lotnisko Strzyżewice żyją już gorączką tych zawodów. Czynione są ostatnie przygotowania. W chwili, gdy piszę te słowa, dobiegają także końca eliminacje naszej kadry, z której wyłoniona zostanie czteroosobowa reprezentacja Polski na mistrzostwa.

Ogólnie stan przygotowań do leszczyńskich zawodów nie budzi specjalnych zastrzeżeń, a pewne niedomagania w zabezpieczeniu technicznym naszej kadry, które miały miejsce uprzednio, zostały zlikwidowane. Można się więc spodziewać, że APRL jako organizator mistrzostw wywiąże się należycie z powierzonych sobie obowiązków, a nasi reprezentanci dołożą wszelkich starań, aby wypaść na rewii szybownictwa światowego w Lesznie jak najlepiej.

W chwili obecnej (7.V.) do startu w Lesznie zgłosiło swoje reprezentacje 14 następujących krajów: **Rodezja, Afryka Południowa, USA, Szwecja, Austria, Jugosławia, Węgry, Dania, Kanada, NRF, Holandia, Nowa Zelandia, Anglia, Japonia.** Z Polską jest więc razem piętnaście. Trzeba się jeszcze spodziewać zgłoszenia reprezentacji ze Związku Radzieckiego, Francji, Czechosłowacji, a może i Rumunii. O takich krajach jak Włochy i Hiszpania nic na razie nie słychać. Jak można sądzić z doniesień prasy zagranicznej, jest mało prawdopodobne, aby ich reprezentanci startowali w Polsce.

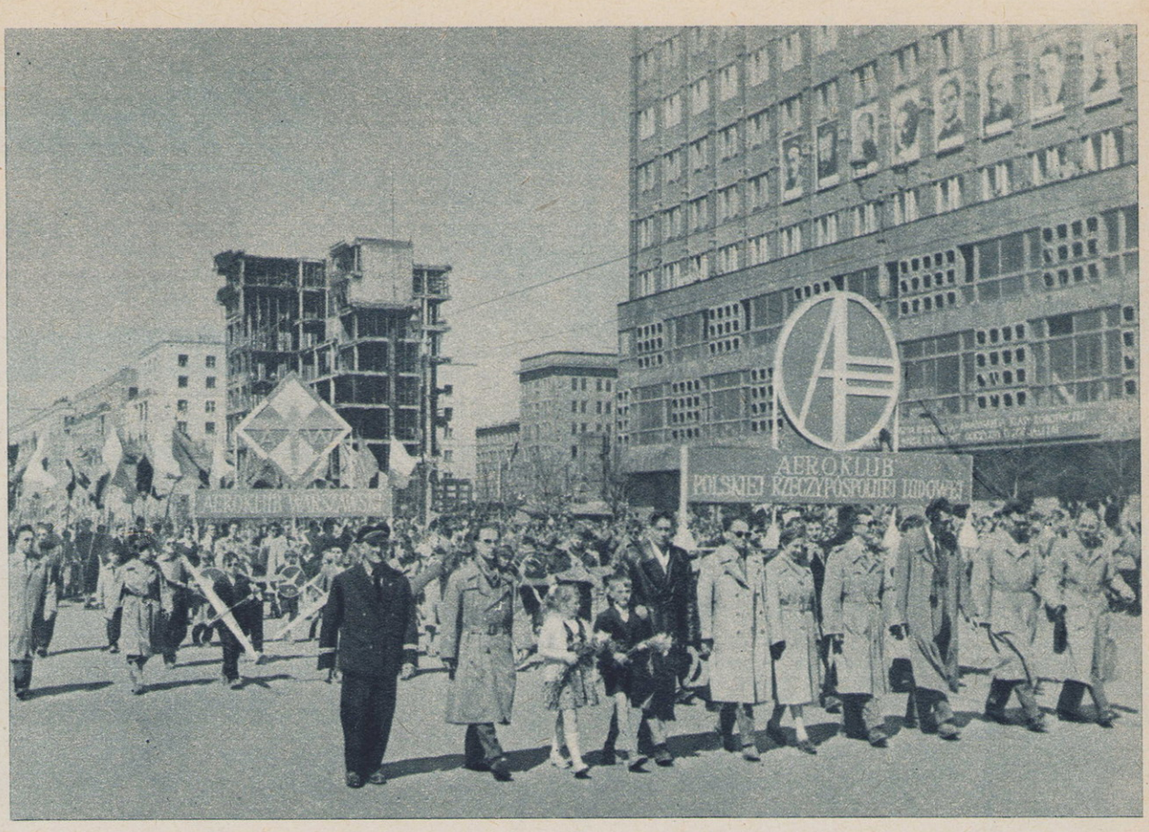
Wynika z tego już dziś, że tegoroczne szybowcowe mistrzostwa świata będą miały mniejszą obsadę państw niż dwa lata temu we Francji, gdzie uczestniczyli reprezentanci 25 krajów. W Lesznie ilość ta zamknie się prawdopodobnie liczbą około 20.

Przegląd listy zgłoszonych zawodników zagranicznych wykazuje, że nie weźmie udziału w zawodach mistrz świata z 1956 r. Amerykanin Paul Mac Cready, zajęty w tym czasie ważną pracą naukową z dziedziny meteorologii. Prawdopodobnie nie zobaczymy też w Lesznie wicemistrza z Saint Yan Hiszpana Jueza (kraj ten dotychczas nie zaawizował swego udziału startu w Lesznie), który — jak wiadomo — otrzymał od FAI Medal Lilienthala za 1957 rok. Nie wiadomo jeszcze też kogo tam wystawią Francuzi. N. i co z Czechosłowakiem Zejdą — czy znajdzie się w reprezentacji CSR?

Nie znaczy to wcale, że brak obrońców tytułu mistrza i wicemistrza osłabi poziom mistrzostw. Przeciwnie. Jestem zdania, że pomimo mniejszej ilości uczestniczących w zawodach krajów, mistrzostwa leszczyńskie zapowiadają się nie tylko ciekawie ale wręcz emocjonująco. Zgłosiła się bowiem do udziału w nich doborowa stawka szybowników świata, takich jak np.: P. F. Bikle i L. A. Maxey (USA), Per-Axel Persson (Szwecja), B. Komac, A. Saradić i V. Stepanović (Jugosławia), Toutenhoofd (Holandia), Nicholas i Tony Goodhart'owie, A. J. Deane-Drummond i P. Wills (Wielka Brytania).

Tak czy inaczej, już za miesiąc czekają nas w Lesznie wielkie emocje walki pomiędzy pilotami światowej extraklasy o palmę pierwszeństwa w klasach: otwartej i standart. Echa tego, w miarę zbliżania się 15 czerwca, są w fachowej prasie lotniczej świata coraz głośniejsze.

IKARUS



LOTNICY W DNIU PIERWSZOMAJOWEGO ŚWIĘTA

W defiladzie pierwszomajowej w Warszawie liczny udział wzięli przedstawiciele wszystkich dziedzin lotnictwa. Na zdjęciach — wyżej: Przed trybuną honorową przechodzą lotnicy sportowi — członkowie zarządu Aeroklubu PRL oraz piloci, spadochroniarze i modelarze Aeroklubu Warszawskiego. Niżej: Defilują pracownicy Instytutu Lotnictwa. Zdjęcia: **CAF i B.Koszewski**

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.
Członkowie zespołu: St. Kopf (oprac. graf.), ppłk pil. Marcin Monis, T. Rejniak, inż. R. Witkowski i A. Zientek.
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny.
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 8 MAJA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 2690/C A-35

NATKANIEC ODZNACZONY ZŁOTYM KRZYŻEM ZASŁUGI

Znany rekordzista samolotowy inż. Ludwik Natkaniec, pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa w Warszawie, odznaczony został decyzją Rady Państwa Złotym Krzyżem Zasługi. Zaszczytne odznaczenie inż. Natkaniec otrzymał w uznaniu zasług położonych w czasie przeprowadzania prób homologacyjnych samolotu TS-8 „Bies". Dekoracja inż. Natkańca odbyła się w Instytucie Lotnictwa w przededniu Święta Pracy 1 maja.

Popularnemu i lubianemu pilotowi „Skrzydlata" składa serdeczne gratulacje!

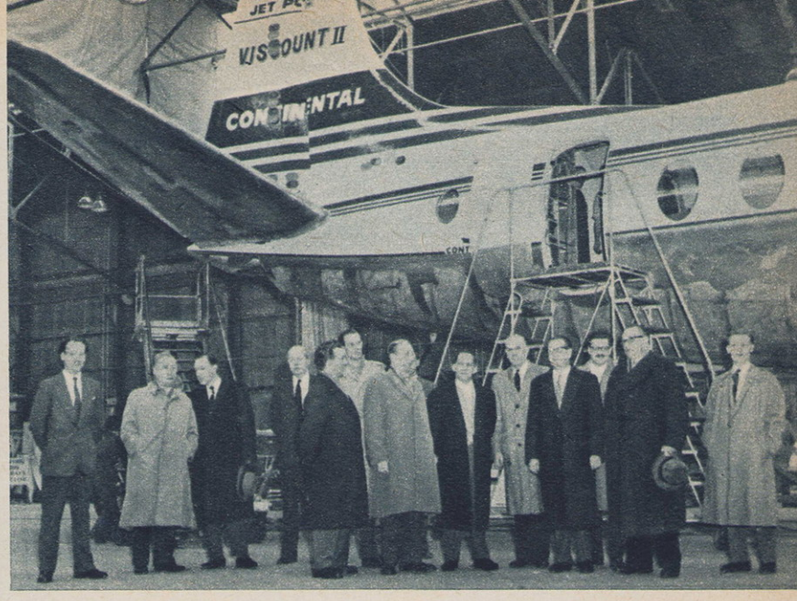
Ludwik Natkaniec

IV CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE

W ostatnim numerze „Skrzydlatej" z ubiegłego roku, publikując bieżące wyniki IV Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera, podaliśmy też datę zakończenia tych zawodów, ustaloną przez Komisję Sportową Aeroklubu PRL. Ponieważ termin ten jest już niedaleki przypominamy, że **IV Całoroczne zostaną zamknięte z dniem 31 maja, a w dniu 1 czerwca br. rozpoczną się V Całoroczne Zawody Szybowcowe**, które trwać będą do wiosny przyszłego roku.

Wyniki ostateczne IV Całorocznych Zawodów podamy więc po 31 maja br., a w tej chwili pragniemy zawiadomić, że do końca kwietnia nie zostały zgłoszone żadne nowe wyczyny w konkurencji obecnych zawodów. Pierwsze trzy miejsca zajmują nadal bez zmian Józef Pieczewski z Łodzi, Stanisław Łuszpiński z Wrocławia i Roman Sochacki z Warszawy.

„333"



DELEGACJA POLSKIEGO LOTNICTWA CYWILNEGO W ZAKŁADACH VICKERSA

W związku z oficjalnym otwarciem bezpośredniej komunikacji lotniczej pomiędzy Londynem a Warszawą, bawiła w Anglii grupa przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji oraz dyrekcji „Lotu". W czasie pobytu w Londynie delegacja zwiedziła wytwórnię samolotów komunikacyjnych Vickers i zapoznała się z produkcją maszyn typu „Viscount". Przedstawiciele „Lotu" okazali specjalne zainteresowanie znajdującym się w budowie „Vanguardem". Na zdjęciu — polscy goście w towarzystwie pracowników ambasady polskiej oraz przedstawicieli Vickersa. (Wiceminister Komunikacji — J. Rustecki, Dyrektor Wydziału Komunikacji Lotniczej w Ministerstwie Komunikacji — J. Zwierzyński, Dyrektor „Lotu" — A. Skala, Dyrektor techniczny „Lotu" — inż. W. Leja, przedstawiciele ambasady polskiej w Londynie — Wołyński i Wojnowski).

Foto: **Vickers**

ZIELONA GÓRA CZEKA NA PILOTÓW

Zgodnie z poleceniem Działu Wyszkolenia Szybowcowego APRL Szkoła Szybowcowa Leszno zorganizowała w Zielonej Górze obóz przelotowy. Korzystne położenie geograficzne lotniska oraz doskonałe warunki termiczne umożliwiają uzyskanie stąd długich przelotów w granicach kraju. Przewidziane jest odholowywanie szybowców w rejon Gubina, aby w ten sposób podłużyć trasy przelotów. Celem obozu są próby poprawiania rekordów w przelotach w kategorii jedno i dwumiejscówek oraz dopełnienie złotej odznaki z trzema diamentami przelotem 500-kilometrowym.

W chwili obecnej obóz dysponuje trzema szybowcami: „Bocianem-Z", „Jaskółką-Z" oraz „Jaskółką-L". W razie potrzeby sprzęt zostanie uzupełniony dalszymi szybowcami. Uczestnikami obozu mogą być piloci szybowcowi posiadający złotą odznakę z trzema diamentami względnie ci, którym brak diamentu za pięćsetkę.

Miesiąc temu aeroklubu regionalne otrzymały zarządzenia dotyczące obozu, jednak do chwili obecnej otrzymano zgłoszenia zaledwie od czterech pilotów. Nie wiadomo czemu przypisać tak małe zainteresowanie obozem, czy to ze względu na brak czasu z uwagi na zbliżającą się sesję egzaminacyjną na wyższych uczelniach, czy powodem jest kapryśna pogoda, czy też po prostu zarządzenia powędrowały do biurek.

Jeśli to ostatnie przypuszczenie jest przyczyną braku zgłoszeń, niech niniejsza notatka poinformuje pilotów o istnieniu obozu przelotowego i spowoduje napływ większej ilości zgłoszeń.

Zgłoszenia należy kierować na adres: Aeroklub Ziemi Lubuskiej — Obóz Przelotowy — Zielona Góra, ul. Sulechowska 37, podając termin ewentualnego przybycia. Czas trwania obozu przewidziany jest do 15. 7. br.

Ab.

ELIMINACJE SZYBOWCOWEJ KADRY NARODOWEJ

Wszyscy miłośnicy szybownictwa z zainteresowaniem oczekują na wyniki zmagań naszej kadry szybowcowej, której eliminacje odbywają się w Lesznie Wlkp. Podajemy dzisiaj, według kolejności, zwycięzców rozegranych siedmiu konkurencji. Są nimi: Adam Witek — Wrocław, Roman Sochacki — Warszawa, Edward Makula — Katowice, Roman Sochacki — Warszawa, Jerzy Wojnar — Kraków, Edward Makula — Katowice, Jerzy Popiel — Jeżów. Po siedmiu konkurencjach prowadzi Adam Witek — Wrocław.

II ZAWODY MODELI NA UWIĘZI W MIELCU

W dniach 7—8 czerwca bieżącego roku odbędą się w Mielcu pod protektoratem Dyrekcji WSK II zawody modeli na uwięzi. Rozegrane zostaną następujące konkurencje: 1) szybkie modele do 2,5 cm³ pojemności silnika, 2) redukcyjno-latające na uwięzi, 3) modele do walki powietrznej (combat). Każdy zawodnik może wystawić po 1 modelu w 2 kategoriach. Uczestniczyć mogą 3-osobowe lub liczniejsze ekipy. Szczegółowy regulamin zawodów został już przesłany do wszystkich aeroklubów.

ŚWIĘTO LOTNICTWA ALBANII

W dniu 24 kwietnia br. minęła 7 rocznica utworzenia lotnictwa wojskowego Ludowej Republiki Albanii. W dniu tym, rokrocznie od 1951 r., obchodzone jest święto lotnictwa albańskiego, na pamiątkę daty 24 kwietnia 1951 r., kiedy to wystartował do pierwszego samodzielnego lotu na samolocie bojowym albański pilot myśliwski, Peczo Polena. (z)

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Zachodnio-niemiecka „Lufthansa" uruchomiła, po 20-letniej przerwie, regularną komunikację lotniczą z Chile. Trasa przelotu z Niemiec prowadzi przez Paryż do Santiago. (z)

W Bad Ems (NRF) otwarta została zachodnio-niemiecka wojskowa akademia lotnicza, stanowiąca oddział akademii sztabu generalnego Bundeswehry. (z)

Pierwsze loty odbył nowy francuski samolot „Super Mystere" B.4. Jest on wyposażony w silnik odrzutowy o ciągu 6 000 kG (z dopalaniem). (z)

Niedawno odbyło się przekazanie Japonii 4-ch spośród 60-ciu zamówionych w USA myśliwców odrzutowych F-86 D. (z)

Argentyna zamówiła w angielskich zakładach De Havilland sześć odrzutowych samolotów typu „Comet-4". (z)

Zamówienie na budowę uniwersalnego myśliwca przechwytującego F8U-3 otrzymały zakłady amerykańskie Chance Vought. (z)

Podpisane zostało porozumienie o nawiązaniu komunikacji lotniczej między Etiopią i NRF. (z)

W stanie Nevada (USA) miała miejsce tragiczna w skutkach katastrofa lotnicza, w wyniku której zginęło 49 osób. Odbywający lot na wysokości 9 000 m dwumiejscowy myśliwiec odrzutowy stanął w płomieniach i runął na lecący niżej samolot pasażerski, wiozący 42 pasażerów i 5 ludzi załogi. Wszyscy ponieśli śmierć. (z)

Do Włoch przybyła lotnicza misja finlandzka, dla poznania samolotów G-46, których zakup planuje Finlandia. (z)

W pobliżu Palermo (Sycylia) rozpoczyna się budowa wielkiego portu lotniczego, który ma stać się ważnym punktem zwrotnym na szlakach. Wschód.-Płn. Ameryka i Europa — Afryka. Port będzie posiadał drogę startową długości 3 000 m. Zakończenie budowy r. 1961. (z)

Dwa tysiące samolotów pasażerskich wyprodukował przemysł amerykański od zakończenia II wojny światowej, na zamówienie własnych i obcych towarzystw komunikacji lotniczej. (z)

30 proc. zniżki cen biletów lotniczych w ruchu krajowym przyznano w NRF dla inwalidów wojennych I i II klasy (przynajmniej 50 proc. utraty zdrowia). Umowę o wprowadzeniu zniżki podpisała dyrekcja zach.-niemieckiej „Lufthansy" ze Związkiem Inwalidów i Rencistów. (z)

Drugim z kolei (po francuskiej „Caravelle") odrzutowym samolotem pasażerskim, który po długich staraniach uzyskał prawo użytkowania lotniska nowojorskiego Idlewild, jest angielski „Comet-4". Przez zastosowanie najnowocześniejszych tłumików silniki tego samolotu wytwarzają o 8—9 decybeli hałasu mniej od DC-7 i „Super Constellation". (z)

Przyspieszeniu uległy prace nad budową silnika rakietowego „Pioneer", wykonywanego w USA dla samolotu doświadczalnego North American X-15. Samolot ten prawdopodobnie już w r. 1959 będzie gotów do lotów na olbrzymie wysokości, nieosiągalne dla dotychczas wybudowanych samolotów i pocisków z załogą ludzką. (z)

„Cobra-1" — jest to nowo wyprodukowany w NRF lotniczy pocisk rakietowy dla zwalczania opancerzonych celów naziemnych, na odległość do 1 500 m. Przy produkcji „Cobry" współpracowały firmy szwajcarskie. (z)

Zachodnio - niemieccy inżynierowie Werres i Mohr — jak ujawniono na posiedzeniu Niemieckiej Wspólnoty dla Spraw Techniki Rakietowej w Bremen — opracowali projekt niesterowanej rakiety — satelity Ziemi, na paliwo stałe. Rakieta ma mieć trzy człony główne i osiem pomocniczych. Jedenasty, ostatni człon zawiera satelitę o ciężarze 1 kG. Satelita ma okrążać Ziemię po elipsie, której perigeum ma mieć 1 500 km, zaś apogeum — 6 000 km. (z)

PTA

Z DZIAŁALNOŚCI POLSKIEGO TOWARZYSTWA ASTRONAUTYCZNEGO

NIGDY nie zapomnę chłodnego, pochmurnego dnia 28 lutego 1955 r. W gabinecie prof. dr. Kazimierza Zarankiewicza na Politechnice Warszawskiej zebrało się wtedy szesnastu ludzi głęboko przekonanych, że dojrzał czas, aby założyć Polskie Towarzystwo Astronautyczne. Odtąd Towarzystwo — na formalne zatwierdzenie którego nasza uświęcona biurokracja kazała czekać niemal rok — przejawia ożywioną działalność. Kraj, który wydał tak znakomitych pionierów problemu rakiet i podróży kosmicznych, jak gen. Kazimierz Siemienowicz i Konstanty Ciołkowski (syn rdzennego Polaka ożenionego z Rosjanką), może dziś pochlubić się poważnymi osiągnięciami.

Podsumowanie tych osiągnięć stanowiło meritum zagadnień poruszonych niedawno na Walnym Zjeździe Polskiego Towarzystwa Astronautycznego.

Prezesem nowego Zarządu Głównego PTA wybrany został prof. Zbigniew Pączkowski. Wiceprezesem jest prof. dr Kazimierz Zarankiewicz, sekretarzem — mgr inż. Olgierd Wołczek, redaktorem wydawnictw — mgr inż. Władysław Geisler, pozostałymi członkami zarządu — doc. dr K. Kordylewski, mgr inż. M. Subotowicz i prof. dr J. Teisseyre.

Na wniosek prezesów wszystkich oddziałów terenowych Zjazd uchwalił nadanie godności honorowego członka PTA prof. dr. K. Zarankiewiczowi — w uznaniu jego wybitnych zasług położonych przy powstaniu Towarzystwa i rozwinięciu jego działalności na arenie międzynarodowej.

Jednomyślnie postanowiono również powołać do życia Warszawski Oddział PTA, którego prezesem został prof. dr K. Zarankiewicz.

Obecnie Polskie Towarzystwo Astronautyczne liczy około sześciuset członków, zgrupowanych w sześciu oddziałach (Bydgoszcz, Katowice, Kraków, Lublin, Warszawa i Wrocław). W ciągu trzech lat istnienia PTA, zgrupowani w jego szeregach naukowcy i entuzjaści lotów kosmicznych rozwinęli szeroko zakrojoną działalność popularyzatorską poprzez odczyty, wystawy, artykuły w prasie oraz audycje radiowe i telewizyjne. Obecność w PTA pisarzy i dziennikarzy rozmiłowanych w astronautyce była tu okolicznością bardzo sprzyjającą.

Do poważnych osiągnięć PTA należy zaliczyć Wystawę Techniki Rakietowej i Astronautyki, zorganizowaną przez Muzeum Techniki NOT i Śląski Oddział PTA, która była w znacznej mierze zasługą prezesa Oddziału PTA w Katowicach, mgr inż. W. Geislera. Wystawa, na której nie brakowało tak cennych eksponatów jak oryginalne części rakiet i silniki odrzutowe, znakomicie obrazowała drogę, jaką przebyła astronautyka do chwili, gdy miała bezpośrednio zaatakować przestrzeń kosmiczną; było to rok przed wystrzeleniem pierwszego sputnika. Zapoczątkowana w Śląskim Planetarium w Chorzowie, gościła następnie przez długi czas we Wrocławiu oraz w salach Muzeum Techniki NOT w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie. Otwarcie jej w stolicy zbiegło się ze zwołaniem pierwszej Konferencji Techniki Rakietowej i Astronautyki, stanowiącej przegląd sił i możliwości młodej polskiej astronautyki. Konferencja ta pozwoliła na twórczą dyskusję oraz wymianę doświadczeń pomiędzy naukowcami z różnych wyższych uczelni i instytutów — pomiędzy stoma ludźmi, których urzekła idea zdobycia kosmicznych przestworzy.

24 referaty, wygłoszone na Konferencji stanowiły dość wyczerpujące podsumowanie aktualnego stanu astronautyki oraz jej perspektyw rozwojowych.

Za największe osiągnięcie naszego Towarzystwa trzeba uważać jego udział w dwóch kolejnych Zjazdach Światowej Unii Astronautycznej. Głos polskich astronautów zabrzmiał na cały świat i co najważniejsze — nie pozostał bez echa.

Wygłoszone na VII Kongresie w Rzymie we wrześniu 1956 r. dwa referaty — dr J. Gadomskiego o kalendarzu astronautycznym oraz prof. dr K. Zarankiewicza omawiający niektóre problemy matematyczne związane z lotem rakiety w próżni kosmicznej — spotkały się z żywym zainteresowaniem i szeroką dyskusją. Nasze młode Towarzystwo, reprezentowane na Kongresie przez liczną grupę jedenastu delegatów — zostało wówczas przyjęte w skład Międzynarodowej Unii Astronautycznej.

W VIII Kongresie Światowej Unii Astronautycznej, który odbył się w październiku 1957 r. w Barcelonie (zainaugurowało go wystrzelenie pierwszego radzieckiego sputnika), wzięło udział siedmiu delegatów PTA. Do osiągnięć Towarzystwa należy zaliczyć wygłoszenie czterech referatów, a szczególnie wybranie prof. dr K. Zarankiewicza jednym z wiceprezesów Światowej Unii Astronautycznej. Referaty wygłoszone przez dr J. Gadomskiego, dr J. Kalubersza, mgr inż. M. Subotowicza i mgr inż. O. Wołczka wywołały żywy oddźwięk. Wielokrotnie powracano do nich w naukowej prasie Zachodu.

Polskie Towarzystwo Astronautyczne rozszerza naukową działalność swych członków, do czego walnie przyczyniło się powstanie Pracowni Astronautycznej przy Polskiej Akademii Nauk. Zebrano również bogatą bibliotekę fachową.

Dziś już możemy śmiało powiedzieć, że udział Polaków w wysiłku wszystkich narodów zmierzającym do opanowania przestworzy kosmicznych przez człowieka jest — jak na nasze skromne możliwości — nie do pogardzenia.

Członkiem Polskiego Towarzystwa Astronautycznego może zostać każdy, kto interesuje się sprawami związanymi z przygotowaniami do największego przedsięwzięcia naukowo-technicznego w dziejach ludzkiej cywilizacji — wylecenie poza Ziemię, ku innym ciałom kosmicznym.

POLSKIE TOW. ASTRONAUTYCZNE

Szczegółowych informacji zasięgnąć można w zarządach oddziałów terenowych PTA, gdzie też przyjmowane są zapisy na członków. Adresy ich są następujące:

Bydgoszcz, ul. 24 Stycznia 16 m. 7 — Andrzej Trepka,

Lublin, Uniwersytet M. Skłodowskiej-Curie — mgr inż. Mieczysław Subotowicz,

Katowice - Ligota, ul. Pancernicka 29 — mgr inż. Władysław Geisler,

Kraków, ul. Kopernika 27 — doc. dr K. Kordylewski,

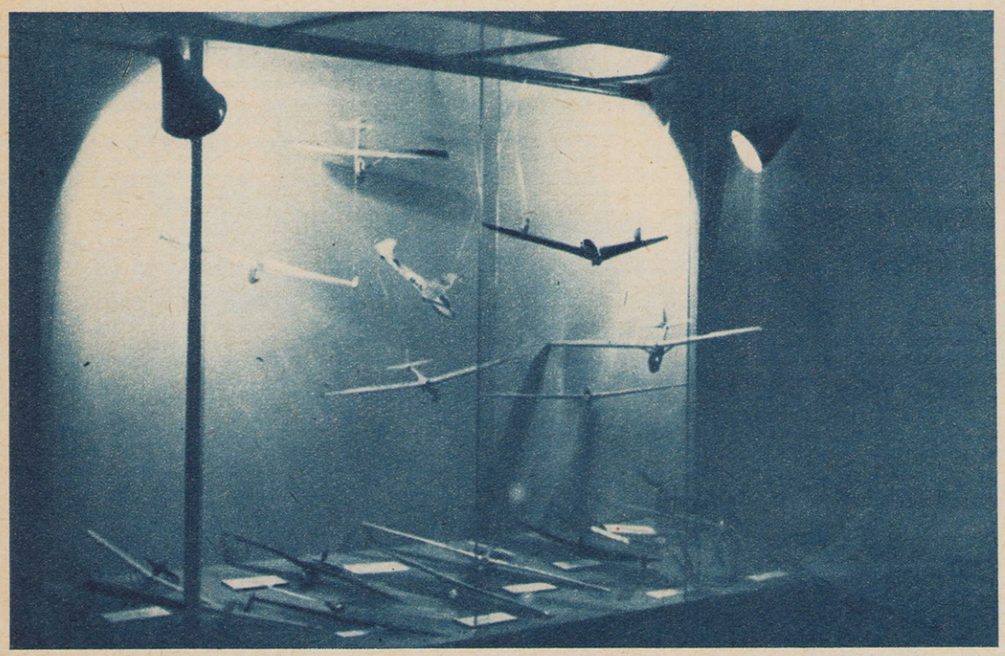
Warszawa, Al. Ujazdowskie 4 — dr Jan Gadomski,

Wrocław, Politechnika — prof. dr J. Teisseyre.

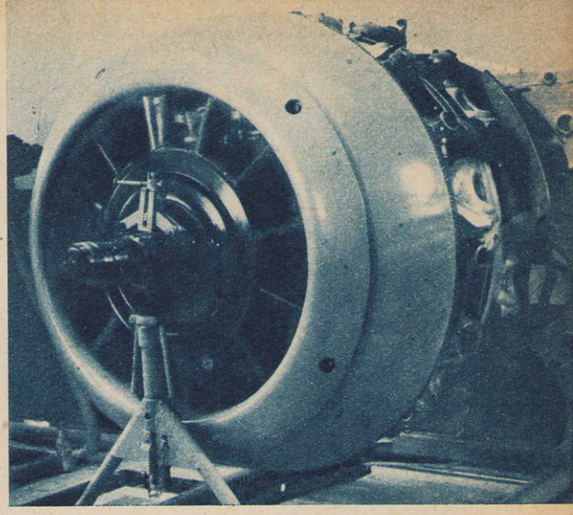
ANDRZEJ TREPKA

Powyżej: Rakiety pasażerskie na starcie. Fragment z radzieckiego filmu fantastycznego o podróżach międzyplanetarnych. Foto: „Sowietskij Sojuz"

WYSTAWA LOTNICZA WE WROCŁAWIU



W tej gablotce znajdują się modele redukcyjne szybowców i samolotów sportowych.



Silnik BMW w układzie podwójnej gwiazdy (moc 1 700 KM).

WE Wrocławiu otwarta została w końcu kwietnia br. interesująca wystawa lotnicza. Organizatorem i wykonawcą jej jest Muzeum Techniki NOT w Warszawie, przy współudziale Dowództwa Wojsk Lotniczych, Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, PLL „Lot" i Wojewódzkiego Komitetu Porozumiewawczego NOT, który oddał na ten cel własne sale.

Wystawa zgromadziła dużą ilość niezmiernie ciekawych i cennych eksponatów, posiadających już dzisiaj wartość muzealną, oraz ciekawie ilustrowane plansze pokazujące w sposób przystępny historię lotnictwa światowego, począwszy od czasów starożytnych aż do obecnych.

Część pierwsza wystawy — to legendy i fantazje. Legendarny Ikar, człowiek-ptak z rozwiniętymi skrzydłami. Dalej wizja latającego statku z 1748 roku. Uskrzydlona łódź z olbrzymim żaglem, lecąca ponad chmurami i wiele innych. Wreszcie marzenia człowieka przechodzą w rzeczywistość. Pierwsze projekty i próby budowy aparatów latających, narodziny balonu. Próby wzlotów w XIX wieku, pierwsze loty na samolotach i szybowcach.

Następne plansze przedstawiają dalszy rozwój „awiacji" w latach 1903—1914, samoloty pierwszej wojny światowej, lata dwudzieste, rozwój samolotów sportowych, pasażerskich i wojskowych, druga wojna światowa oraz współczesna technika lotnicza.

Osobny dział wystawy poświęcony został osiągnięciom lotnictwa polskiego. W estetycznych gablotkach pamiątki po kpt. Franciszku Zwirce przypominają o dniach zwycięstw polskich skrzydeł. Zbiór modeli redukcyjnych pokazuje polskie szybowce, motoszybowce i samoloty sportowe oraz słynny z licznych zwycięstw balon „Kościuszko".

Najciekawsza jednak część wystawy — to eksponaty. Tu widzimy m. in. historyczny szybowiec Lilienthala, samolot Farman-4 z 1910 r. odtworzony przez nestora lotnictwa polskiego — Pawła Zołotowa, akrobacyjny szybowiec „Jastrząb", samolot odrzutowy Jak-23 oraz szereg różnego typu silników lotniczych, m. in. rotacyjny Humber z 1915 r. i turboodrzutowy RD-10. Są tu śmigła lotnicze, automatyczny pilot Siemensa, przyrządy pokładowe, ekwipunek lotniczy, a także kosz balonu „Syrena", który w barbarzyński sposób został zniszczony w roku ubiegłym.

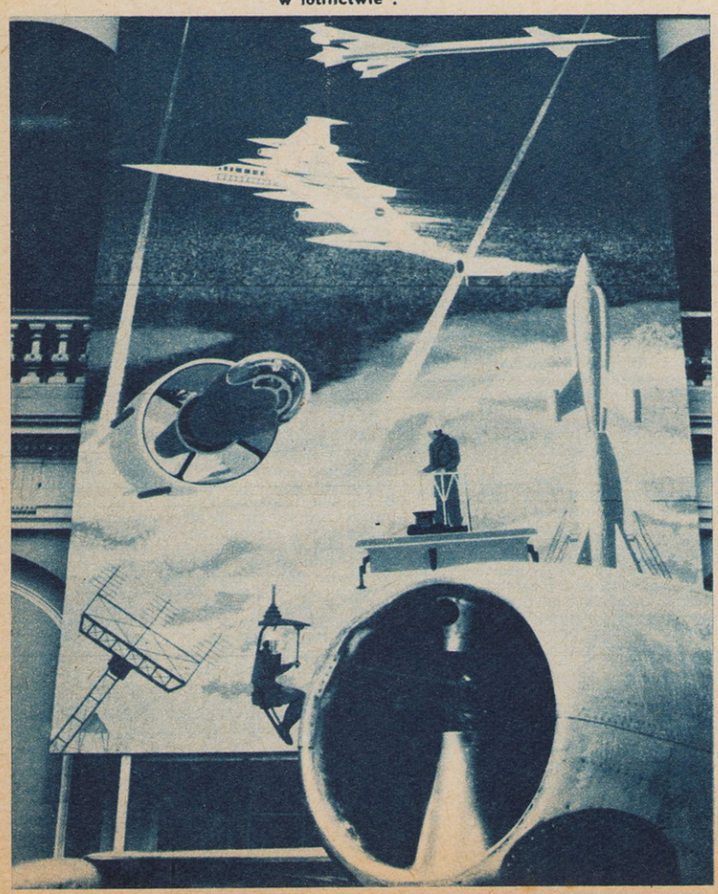
Atrakcyjność wystawy podkreśla fakt, że zwiedzający mogą jednocześnie oglądać ciekawe filmy lotnicze polskie i zagraniczne.

Wiele słów uznania należy się organizatorom wystawy, która jest zalążkiem przyszłego muzeum lotnictwa. Na marginesie należy dodać, że organizatorzy wystawy nie byli w stanie ze względu na małą powierzchnię sal udostępnić publiczności oglądanie wielu innych samolotów, które znajdują się w posiadaniu NOT-u.

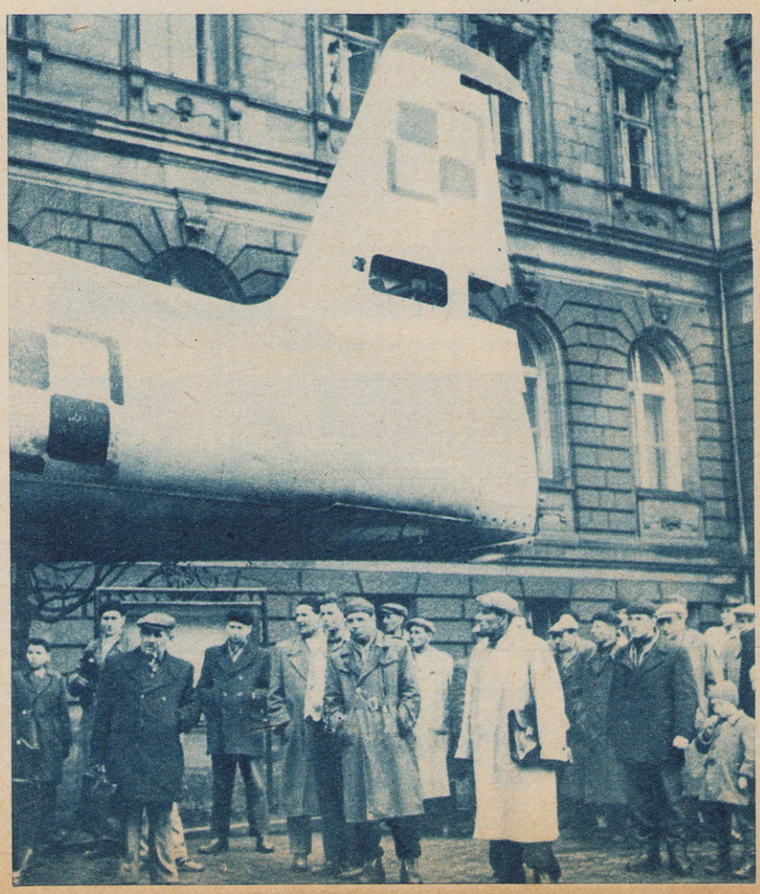
Niepokojący natomiast jest fakt, że dziesiątki tych bezcennych eksponatów, które cudem przetrwały wojnę, złożone zostały w walącym się drewnianym pawilonie po dawnej Wystawie Ziem Odzyskanych. Jak fatalny jest stan budynku, świadczy najlepiej odmowa Państwowego Zakładu Ubezpieczeń przyjęcia ubezpieczenia tego obiektu. Jest to jednak osobny temat, któremu znów warto poświęcić kilka słów.

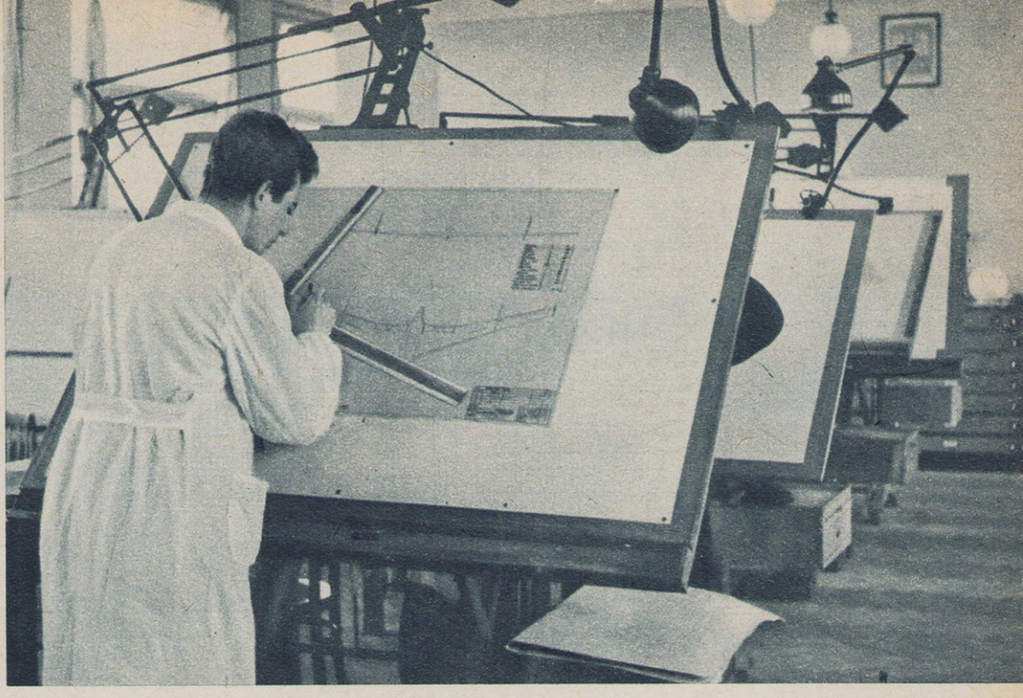
JANUSZ JARZĘCKI

Samolot odrzutowy Jak-23. Na drugim planie plansza „Wizja przyszłości w lotnictwie".



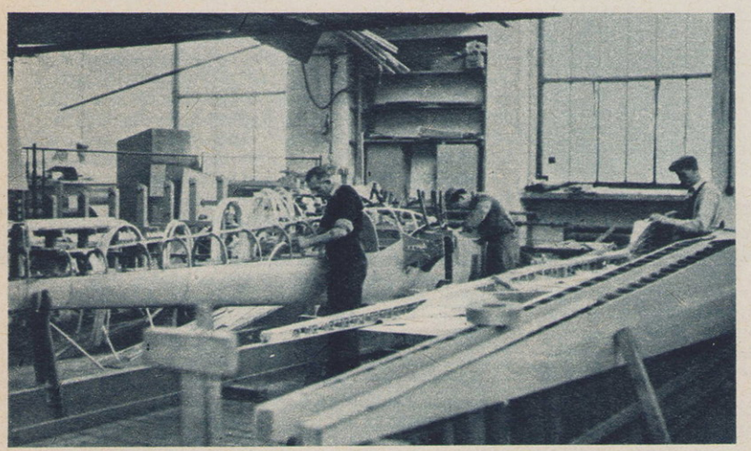
Fragment z montowania wystawy — eksponaty przed gmachem NOT.
Foto: mgr Jan Siudecki (1)





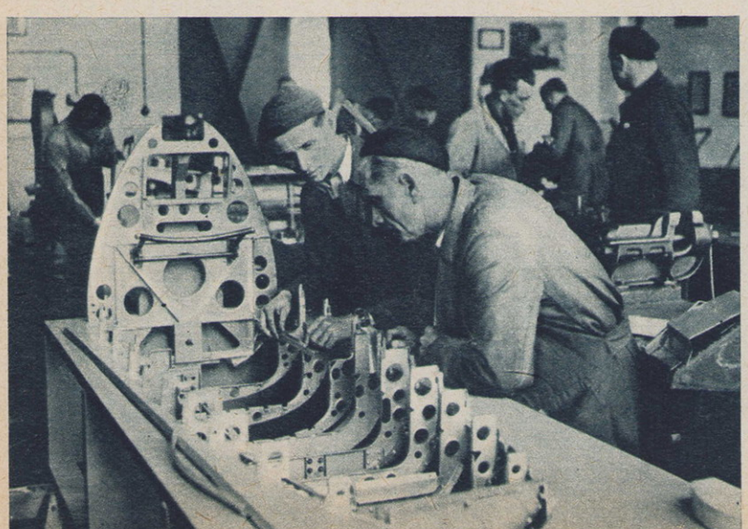
Z lewej: Niedawno zastosowano po raz pierwszy w Polsce przy seryjnej produkcji „Jaskółki" tworzywa sztuczne — laminaty szklane, umożliwiając wykonanie części o powierzchniach nierozwijalnych, na przykład przejścia aerodynamiczne skrzydeł i kadłuba, przód kadłuba itp. Z prawej: Wkrótce z rysownic biura konstrukcyjnego SZD — „Wampir" zostanie przeniesiony na warsztat.

Foto: **A. MARCZAK**



Powyżej: „Jaskółki" w budowie. Laminat ułatwia wykonanie przejścia skrzydło-kadłub.

Poniżej: „Zefir" na warsztacie



NIE TYLKO „JASKÓŁKI" CZYNIĄ WIOSNĘ...

ale także

„ZEFIR" „WAMPIR" I „GIL"

WIELE przyczyn złożyło się na to, że zapoczątkowana przed kilkoma laty seria „Jaskółek" — wiosna w dziedzinie postępu technicznego w naszym szybownictwie nie trwała zbyt długo. Nie potrafiły jej niestety przedłużyć ani „Zetki" ani „Elki". Coraz częściej słyszało się o szybowcach zagranicznych przewyższających swymi osiągnięciami „Jaskółki".

Na szczęście w tym roku oblatane zostaną nowe prototypy Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego SZD 19X „Zefir", SZD 20X „Wampir" i SZD 16 „Gil". Niewątpliwie najciekawszą i najbardziej interesującą ogół szybowników konstrukcją jest „Zefir", od niego więc zacznę swoje spostrzeżenia z pobytu w SZD.

„Zefir" opracowany pod kierunkiem mgra inż. Bogumiła Szuby jest zupełnym novum w dziedzinie naszych konstrukcji szybowcowych. Począwszy od sylwetki, a skończywszy na rozwiązaniach wielu drobnych elementów, w niczym nie przypomina on dotychczasowych polskich wyczynówek. Wypływa to ze słusznego niewątpliwie założenia, że postęp techniczny w szybownictwie należy stosować nie drogą ciągłego udoskonalania istniejących typów, ale poprzez zastosowanie w nowej konstrukcji szeregu nie wykorzystywanych dotychczas rozwiązań konstrukcyjnych, których rzeczywista wartość i celowość zastosowania sprawdzona zostanie praktycznie. Tak więc „Zefir" posiada częściowo metalową konstrukcję, laminarny profil, autentyczne już tym razem „fowlery" i hydrauliczny napęd mechanizmu całkowicie wciąganego podwozia oraz klap i hamulców aerodynamicznych. Warto podkreślić że w pełni laminarny profil, autentyczne „fowlery" zastosowano na „Zefirze" jako na pierwszym polskim szybowcu, bowiem nawet profil „Jaskółki-L" był tylko laminaryzowany.

Zastosowanie w „Zefirze" „fowlerów" powiększających około 30 proc. powierzchnię nośną, niewątpliwie przyczyni się do zmniejszenia prędkości po torze i pozwoli „Zefirowi" jak przypuszczają konstruktorzy — uzyskać promień zakrętu nie większy niż na „Jaskółce". Wiele zastrzeżeń budził pomysł wyposażenia „Zefira" w hydrauliczną instalację napędu wciągania podwozia oraz napędu klap i przerywaczy. Jednakże niewielka powierzchnia przekroju kadłuba ogromnie utrudniała zastosowanie systemu mechanicznego. Instalacja hydrauliczna była więc do pewnego stopnia koniecznością. Dopiero jednak dłuższa eksploatacja pozwoli w pełni określić celowość jej zastosowania. Praktyczną doskonałość „Zefira" przewiduje się w granicach 34—36.

Jaki więc charakter będzie miał „Zefir"? Wydaje się, że w tej chwili przede wszystkim doświadczalny, a w serii — rekordowy i ewentualnie zawodniczy. W każdym razie nie wydaje się, aby szybowiec ten miał szansę — choćby ze względu na wysoką cenę i konieczność pieczołowitej eksploatacji — stania się standartową wyczynówką w naszych aeroklubach.

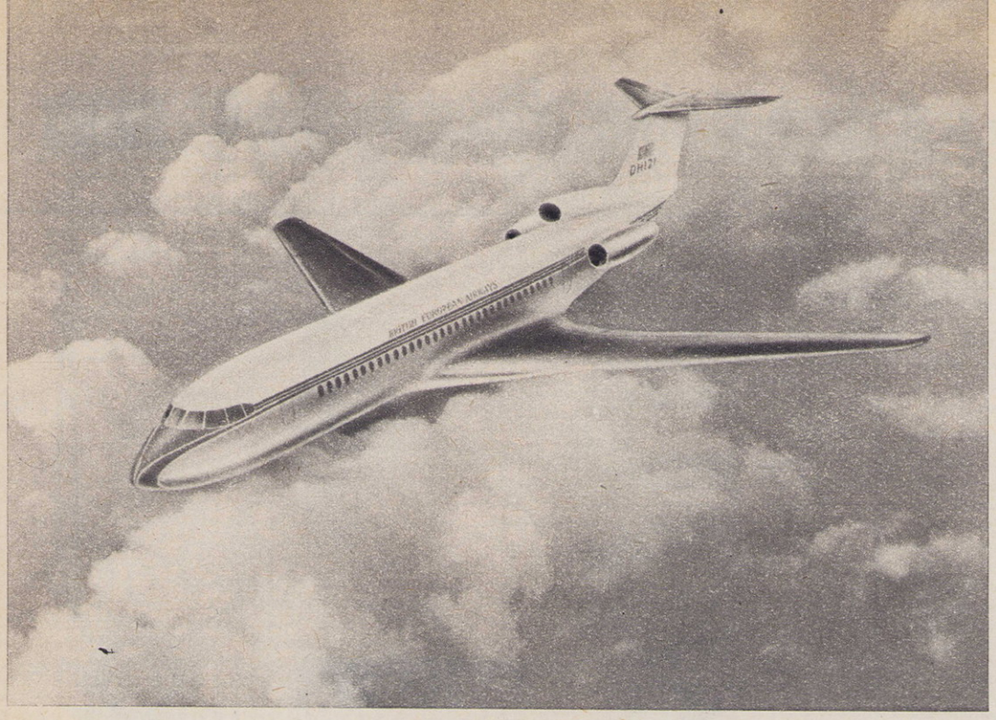
Drugi prototyp SZD — którego oblatanie przewidziane jest w tym roku — to „Wampir" opracowany pod kierunkiem mgra inż. Jana Dyrka. Szybowiec ten stanowi rozwiązanie poprzedniej jego wersji SZD 19X opracowanej przez mgr. inż. Irenę Kaniewską i ma charakter wybitnie doświadczalny. Konstruując ten szybowiec nie starano się uzyskać jakichś wielkich osiągów, które zbliżone są do osiągów „Muchy-100". „Wampir" posiadający klasyczny układ latającego skrzydła, pozwoli porównać zalety i wady tego układu — i to było właśnie celem przyświecającym jego konstruktorom.

Ostatnim z prototypów, które w tym roku wzniosą się w powietrze jest „Gil" — szybowiec przejściowy o metalowej częściowo konstrukcji, przypominający układem i osiągami „Srokę", jednak o bardziej nowoczesnych i korzystniejszych kształtach aerodynamicznych.

Warto by chyba jeszcze wspomnieć o tych konstrukcjach, które stanowić będą przedmiot dalszych prac SZD. Będzie to więc nowy szybowiec akrobacyjny o wybitnie dobrych właściwościach lotnych w pozycji odwróconej oraz dwumiejscowy szybowiec wyczynowy oparty na bazie „Bociana". Niezależnie od tego przewidywane jest przeprowadzenie rekonstrukcji motoszybowca „Pegaz".

Tak więc widzimy, istnieją wielkie szanse na to, aby rok 1958 zapoczątkował nową wiosnę polskiego szybownictwa.

ANDRZEJ ZIEMIŃSKI



JUTRO TRANSPORTU LOTNICZEGO

Mgr inż. KAZIMIERZ KAMIENOBRODZKI

WSZYSTKIE statystyki, krajowe i zagraniczne, wykazują niesłychanie szybki rozwój pasażerskiego ruchu lotniczego. Samoloty na trasach międzykontynentalnych konkurują skutecznie z najwspanialszymi okrętami oceanicznymi; ilość pasażerów na wewnętrznych amerykańskich liniach powietrznych jest już przeszło trzykrotnie większa od łącznej ilości pasażerów podróżujących wagonami sypialnymi i pierwszą klasą.

W 1957 r. kursowało na wszystkich liniach zrzeszonych w IATA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Powietrznych) ponad 4500 samolotów.

Już w roku 1956 osiągnięto w skali światowej prawie 15 miliardów tonokilometrów przewozów powietrznych, z tego największe obciążenie stanowili pasażerowie (około 75%), przewóz towarów (około 18%), a przesyłki pocztowe tylko około 7%.

Obecnie, plany dalszej rozbudowy floty powietrznej przewidują wzrost transportu z roku na rok w granicach między 10 i 14%. Przy corocznym wzroście o 14% można przewidzieć na 1965 r. transport rzędu 55 miliardów tonokilometrów, tzn. o około 40 miliardów większy od transportu w 1956 r. Przy 10% wzroście z roku na rok będziemy mieli w 1956 r. około 36 miliardów tonokilometrów. Na tych podstawach można już przeprowadzać przybliżone obliczenia zapotrzebowania samolotów komunikacyjnych.

Dla zorientowania się w przeciętnej wielkości samolotów potrzebnych w 1965 r. posłużymy się znowu statystyką z ostatnich 10 lat.

Rok	1945	1947	1949	1951	1953	1955
Przeciętna ilość pasażerów w samolocie	13,7	16,6	17,3	21,8	24,3	27,4

Przyjmując podobne tempo wzrostu średniej ilości pasażerów przypadających na jeden samolot w latach 1955—1965 otrzymujemy w 1965 r. około 40—45 pasażerów na samolot; uwzględniając przeciętne obciążenie eksploatacyjne samolotu w granicach 66—100% dochodzimy do wniosku, że przeciętna ilość miejsc pasażerskich w jednym samolocie powinna się mieścić w granicach 45—70.

Dla obliczenia ilości miejsc pasażerskich potrzebnych dla przewozu 50 miliardów tonokilometrów należy przyjąć dwa założenia., a mianowicie średnią ilość godzin eksploatacji samolotu w ciągu roku oraz średnią eksploatacyjną prędkość przelotową. Przyjmując 3000 godzin rocznej eksploatacji i średnią prędkość przelotową 500 km/h, trzeba będzie dysponować w 1956 r. około 250 000 miejscami pasażerskimi.

Należy uwzględnić, że zdolność przewozowa obecnej floty powietrznej ulegnie z powodu zestarzenia się sprzętu bardzo poważnemu zmniejszeniu. Specjaliści oceniają, że w 1965 r. około 90% transportu przypadnie na samoloty, które w 1956 r. jeszcze nie były w eksploatacji; stąd zapotrzebowanie na nowe samoloty komunikacyjne w najbliższym dziesięcioleciu określa się na około 200 000 do 250 000 miejsc pasażerskich. Łatwo obliczyć, że odpowiada to mniej więcej 5000 do 6000 samolotów 40-miejscowych.

Na podstawie już udzielonych zamówień ilość samolotów komunikacyjnych wzrośnie do 1960 r. do 4700 samolotów; w tej liczbie uwzględnia się wycofanie pewnej ilości samolotów na skutek wylatania na nich maksymalnych dozwolonych ilości godzin.

W samolotach pasażerskich, podobnie jak i w lotnictwie wojskowym (jakkolwiek z bardzo dużym opóźnieniem w stosunku do tego ostatniego) daje się zauważyć wyraźnie zbliżający się zmierzch tłokowych zespołów napędowych. Niżej podane zestawienie, opracowane na podstawie udzielonych zamówień, wskazuje na przewidywane stopniowo opanowywanie lotnictwa komunikacyjnego przez silniki turbinowe. Są to przeważnie samoloty o dalekim zasięgu.

Rok	Ilość samolotów komunikacyjnych	
	napęd tłokowy	napęd odrzutowy
1956	4300	170
1960	3900	800
1963	3100	1500

Nowoczesne napędowe zespoły turbośmigłowe przewyższają pod wieloma względami najnowocześniejsze zespoły tłokowe są one ekonomiczne, niezawodne, posiadają ciężar jednostkowy blisko o połowę mniejszy od ciężaru silników tłokowych, dochodzący już do 0,2 kG/KM; odznaczają się one bardzo małą powierzchnią oporu czołowego umożliwiają uzyskanie wskaźnika 10 000 KM/m² powierzchni oporu czołowego. To są powody, dla których silniki turbośmigłowe wypierają z komunikacji lotniczej silniki tłokowe.

Transport powietrzny na krótkich trasach (do 800 km) stanowi w skali światowej 2/3 ogólnego transportu. Przewiduje się, że ilość nowych samolotów komunikacyjnych o napędzie turbośmigłowym przeznaczonych na krótkie i średnie trasy będzie szybko wzrastała i wnet będzie dwukrotnie większa od ilości samolotów turboodrzutowych.

Przewiduje się również częściowe zastąpienie w obecnie eksploatowanych samolotach komunikacyjnych tłokowych zespołów napędowych przez zespoły turbośmigłowe. Promotorem tej idei jest angielska fabryka silników lotniczych D. Napier. Według opinii ekspertów 890 obecnie eksploatowanych samolotów komunikacyjnych nadaje się do tej modyfikacji, są to: Convair 340 i 440 — 285 szt, Douglas DC-6B — 280 szt, „Constelation" 748 — 325 szt.

Pięć największych zakładów przemysłu lotniczego w Stanach Zjednoczonych posiada obecnie zamówienie na około 600 samolotów komunikacyjnych. W tej liczbie jest około 260 samolotów średniej wielkości turbośmigłowych, pozostałe mają mieć po 4 silniki turboodrzutowe. Z pośród tych 600 samolotów 500 jest przeznaczonych dla amerykańskich linii komunikacyjnych, a tylko 100 dla innych kontynentów.

Wydawać by się mogło, że łączne zapotrzebowanie około 5000 do 6000 samolotów komunikacyjnych na najbliższych 12 lat będzie bardzo dużym obciążeniem dla przemysłu lotniczego. W rzeczywistości sytuacja przedstawia się zupełnie inaczej. Produkcja takiej ilości samolotów komunikacyjnych zaledwie pokrywa zdolność produkcyjną (przy 50% współpracy) czterech największych zakładów lotniczych Stanów Zjednoczonych, z których każdy, przy podanym powyżej procencie współpracy, ma miesięczną zdolność produkcyjną około 10 samolotów komunikacyjnych o ciężarze własnym 70—140 t. Do 1970 r. zakłady te mogą wyprodukować około 6000 dużych i średnich samolotów komunikacyjnych. Powyższe wyliczenie wykazuje, że jakkolwiek chwilowo występuje przeciążenie przemysłu zamówieniami na samoloty komunikacyjne, przejawiające się w długich terminach dostaw (do 1960 r.), już w najbliższych latach rozpocznie się i tam walka o rynki zbytu.

Byłoby dużym uchybieniem, gdyby pisząc o rozbudowie transportowej floty powietrznej w najbliższych 10—15 latach nie wspomnieć o samolotach pionowego lub przynajmniej krótkiego startu. Nie przewiduję większego zastosowania śmigłowców w cywilnym transporcie powietrznym przede wszystkim z powodu nieproporcjonalnie wysokich kosztów eksploatacji i względnie małej prędkości przelotowej; natomiast ewolucja konstrukcyjna śmigłowca w kierunku samolotów o bardzo krótkim starcie znajdzie zapewne szerokie zastosowanie na liniach komunikacyjnych o krótkich trasach przelotowych. Rzecznicy wielkich amerykańskich zakładów lotniczych, takich jak np. Douglas i General Electric Company przewidują eksploatację samolotów o pionowym lub krótkim starcie już w najbliższym dziesięcioleciu.

W tej kategorii najlepiej zapowiada się w chwili obecnej będący na razie w stadium badań w locie śmigłowiec kombinowany Fairey „Rotodyne" (opis: „SP" — nr 5/1957). Przy pionowym starcie i prędkości przelotowej 275 km/h śmigłowiec ten z powodzeniem będzie konkurował z samolotami klasycznymi o prędkości przelotowej około 500 km/h i to w pełnym zakresie tz. zw. krótkich tras (do około 800 km).

Wypowiedzi wybitnych specjalistów lotniczych zapowiadają olbrzymie zmiany w konstrukcja samolotów komunikacyjnych pod koniec lat sześdziesiątych.

I tak np. Hall L. Hibbard, zastępca dyrektora technicznego zakładów Lockhead przewiduje, że za 7 lat będzie już w budowie prototyp samolotu komunikacyjnego, który na wysokości 30 000 m będzie latał z prędkością odpowiadającą Ma=2,7. W pięć lat później, a więc około 1970 r. samoloty o takich charakterystykach będą już w użytkowaniu.

Również George F. Worley, kierownik Działu Studiów zakładów Douglas w Santa Monica przewiduje samoloty komunikacyjne o prędkościach ponaddźwiękowych około 1970 r..; w tym samym okresie należy według niego przewidywać zastosowanie napędu atomowego dla dużych transportowców, szczególnie dla celów wojskowych.

Dyrekcja General Electric Company przewiduje nawet, że atomowe zespoły napędowe zajmą dominujące miejsce w lotnictwie a około 1980 r. 65% nowo budowanych silników lotniczych będzie przewidzianych na paliwo atomowe.

Jak należy odnosić się do tych przewidywań poważnych specjalistów lotniczych? Jeden z angielskich tygodników lotniczych opublikował bardzo ciekawy artykuł „o prorocztwach lotniczych" z minionych lat. Na podstawie dosłownie przytoczonych tekstów wielu przepowiedni nabiera się przekonania, że przewidywania dotyczące rozwoju lotnictwa były, jak dotychczas, na ogół albo sceptyczne albo nie doceniające realnych możliwości rozwojowych. Przeszło 50-letnie doświadczenie pozwala przypuszczać, że i te wyżej przytoczone współczesne przewidywania nie przekraczają praktycznych możliwości i rzeczywisty postęp techniczny będzie jeszcze szybszy. Chyba, że to by się... nie opłacało. O tym pisaliśmy już w „SP" — nr 15/1958 roku w artykule „Cena postępu w lotnictwie".

Na zdjęciu projekt brytyjskiego samolotu pasażerskiego DH.121 najbliższych lat.
Foto: De Havilland

(Prawo przedruku zastrzeżone)

SAMOLOT MYŚLIWSKI P-6

DRUGIM samolotem myśliwskim z serii „P", który został skonstruowany jeszcze przez inż. Z. Puławskiego przed jego tragiczną śmiercią był PZL P-6, oblany w sierpniu 1931 r. Samolot ten zbudowany został w kilku egzemplarzach, różniących się przede wszystkim osłonami silnika. P-6 został opracowany specjalnie do silników o układzie gwiazdowym i różnił się zewnętrznie od samolotu P-1 kadłubem o przekroju owalnym, poza tym goleniami podwozia. Zastosowanie silnika gwiazdowego wymagało również niektórych zmian konstrukcyjnych, jak: nieco odmiennego umocowania skrzydeł przy kadłubie, zastosowania innego umocowania łoża silnikowego i przeniesienia zbiorników paliwowych z płata do kadłuba. Ze względu na dużą średnicę silników gwiazdowych, kadłub posiadał dość znaczny przekrój, co pociągnęło za sobą jego odmienną konstrukcję, zwłaszcza w tylnej części. Pokrycie kadłuba — pracujące. Płat P-6 taki sam jak w samolocie P-1. Amortyzatory podwozia olejowo-powietrzne typu PZL były schowane wewnątrz kadłuba. Dwa karabiny maszynowe umieszczono nie przed pilotem, lecz dosyć nisko z boków (od wnętrza kadłuba) tak, że ułatwiały dostęp do nich nawet w locie.

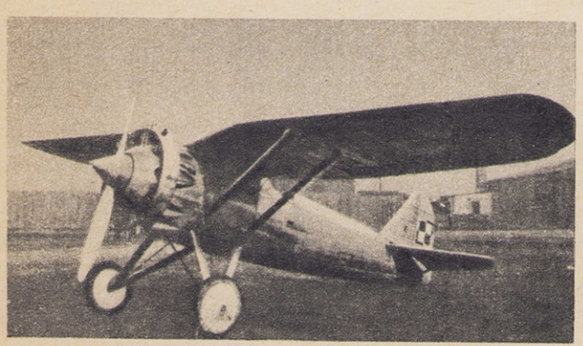
Silnik w samolocie P-6 mógł mieć następujące osłony:

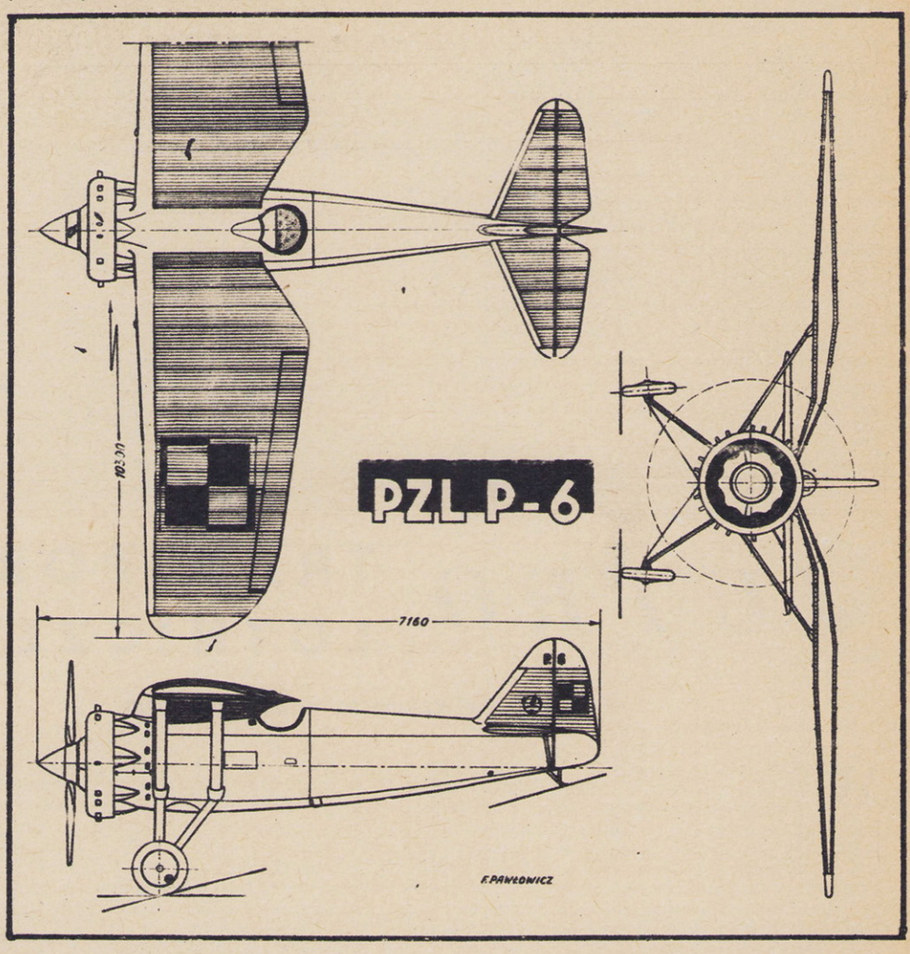
1) Osłona półotwarta przy której głowice cylindrów były bezpośrednio wystawione na działanie powietrza; za głowicami znajdowały się żebra, specjalnie oprofilowane; osłona mogła być uzupełniona pierścieniem Townenda, (jak na rysunku i zdjęciu).

2) Osłona zamknięta, przy której każdy cylinder zakryty był oddzielnie; osłona posiadała z przodu podłużny wlot dla powietrza; rozwiązanie było doskonałe tak pod względem aerodynamicznym, jak i — chłodzenia silnika, jednak powodowało pewne trudności fabrykacyjne.

Samolot P-6 posiadał doskonałe własności pilotażowe i wysokie osiągi, które stawiały go na czołowym miejscu wśród samolotów myśliwskich ówczesnej doby. P-6 był wyposażony w angielski silnik 9-cylindrowy Bristol „Jupiter" VI FH 500 KM (śmigło metalowe). W następnych odcinkach zostaną podane dalsze szczegóły dotyczące tego udanego samolotu myśliwskiego oraz zdjęcia.

FELIKS PAWŁOWICZ

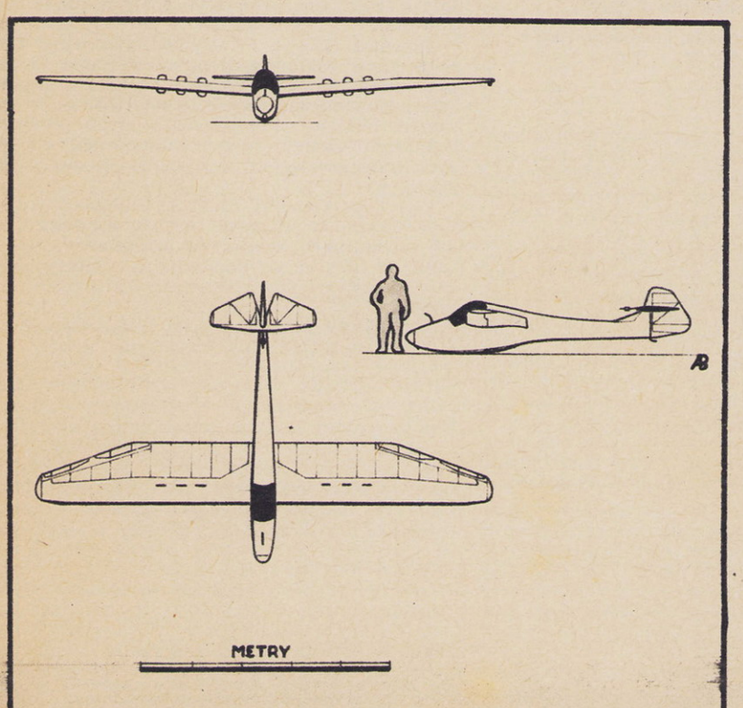




DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	10,30 m
Długość	—	7,16 m
Wysokość	—	2,75 m
Pow. nośna	—	17,30 m²
Ciężar własny	—	883 kG
Ciężar w locie	—	1 340 kG
Prędkość na 5000 m	—	284 km/h
Prędkość max.	—	292 km/h
Prędkość lądowania	—	103 km/h
Czas wznoszenia (5 000 m)	—	9 min 15 sek
Pułap	—	9 000 m

PERIQUITO — II — SZYBOWIEC LILIPUT



● 100 km od Sao Paulo, wzdłuż szosy do Rio de Janeiro mieści się szybowisko argentyńskie Sao Jose dos Campos. Obok kilku dwumiejscówek Asiago, jednego bezogonowca AV-36, jednej starej Olimpii („Meise"), znajduje się tam oryginalny szybowiec treningowy „Periquito II" — najmniejszy ze wszystkich „karzełków", zdolnych jeszcze do latania w zakresie małego wyczynu (loty warunkowe do srebrnej odznaki).

„Periquito II" to prawdziwy liliput. waży zaledwie 75 kG, ma tylko 9 m rozpiętości i nadto składane skrzydła. W stanie złożonym mieści się w każdym garażu, a nawet w pokoju mieszkalnym. Konstrukcja tak uproszczona, że np. każde skrzydło posiada tylko 13 żeberek, w tym 8 jednakowych. Jednak prostota idzie tu w parze ze zgrabną sylwetką szybowca.

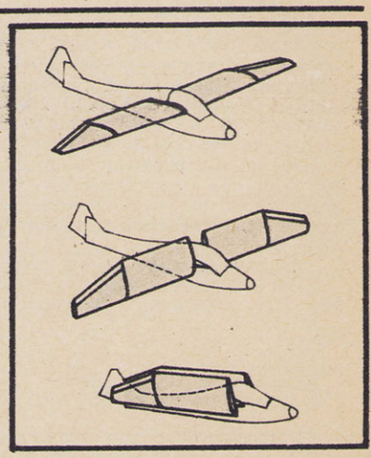
Konstrukcja drewniana z płatem dwudzielnym, jednodźwigarowym. Pokrycie skrzydeł — mieszane (sklejka, płótno). Kadłub o przekroju owalnym, kryty sklejką, posiada osłonę i małe kółeczko, współpracujące z płozą. Hamulce aerodynamiczne typu „grzebieniowego". Wszystkie napędy — linkowe. Zwraca uwagę usterzenie wysokości pozbawione zupełnie statecznika, odciążone masowo ciężarkiem wystającym do przodu. „Periquito II" jest dopuszczony do holu (w Sao Jose dos Campos używany jest w tym celu dwupłatowiec o mocy silnika 250 KM!).

W celu złożenia skrzydeł trzeba: zdjąć usterzenie wysokości; wyjąć 2 tylne sworznie skrzydłowe; obrócić cały płat na bardzo prostym kardanowym zawieszeniu przednim (bez rozłączania napędów), kesonem w dół; wyjąć górny sworzeń skrzydłowy; przyłożyć po kolei prawe i lewe skrzydło do kadłuba i połączyć końce skrzydeł z kadłubem dla usztywnienia całości. Składanie i rozkładanie skrzydeł może wykonać jedna osoba. W stanie złożonym szybowiec ma wymiary 5,80×0,96×1,46 m, co pozwala na wprowadzenie go do mieszkania przez okno (!).

Dane techniczne: Rozpiętość — 9,00 m, długość — 5,44 m, powierzchnia nośna — 9,88 m², wydłużenie — 8,2, ciężar własny — 75 kG, ciężar w locie — 155 kG, obciążenie powierzchni — 15,6 kG/m².

Oficjalne dane odnośnie osiągów przyjęte są prawdopodobnie nieco optymistycznie: doskonałość — 19, min. prędkość opadania — 0,85 m/sek. Prawdopodobnie rzeczywiste osiągi „Periquito II" stawiają ten szybowiec na równi z naszą „Salamandrą" — przy mniejszej o 3 m rozpiętości, mniejszym o 35 kG ciężarze i niewątpliwych zaletach użytkowych (kółko, osłona, składane skrzydła). Dodatkową korzyścią jest bezkokurencyjna zwrotność tego „liliputa", pozwalająca na lepsze wykorzystanie ciasnych kominów termicznych.

(Z)



Składanie skrzydeł szybowca „Periquito II".

HOLLANDAIR HA-001 ● HOLANDIA

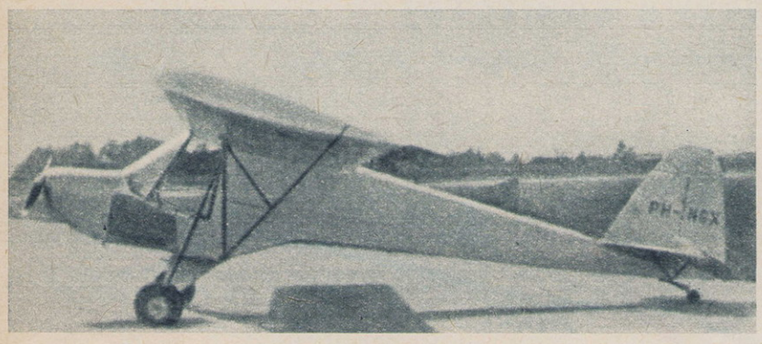
Założona w 1956 r. firma Hollandair miała początkowo w programie swej działalności remont samolotów i silników różnych typów. Wkrótce jednak ambicje firmy wzrosły tak dalece, że postanowiła ona przystąpić do opracowywania własnych konstrukcji. Już w lecie 1957 r. oblatano pierwszy prototyp samolotu oznaczonego HA 001. Jest to lekki samolot rolniczy o bardzo prostej konstrukcji, a jednocześnie o niezłych osiągach (w swej klasie), co zostało osiągnięte przez zastosowanie dużego wydłużenia i niskiego obciążenia powierzchni.

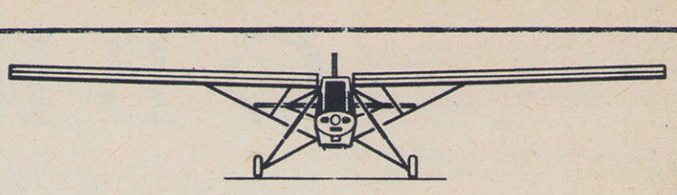
HA-001 jest zastrzałowym, górnopłatem konstrukcji mieszanej. Skrzydła o obrysie prostokątnym posiadają wzdłuż całej rozpiętości ten sam profil NACA-23012. Konstrukcja drewniana. Pokrycie ze sklejki i płótna. Duże lotki, klap — brak.

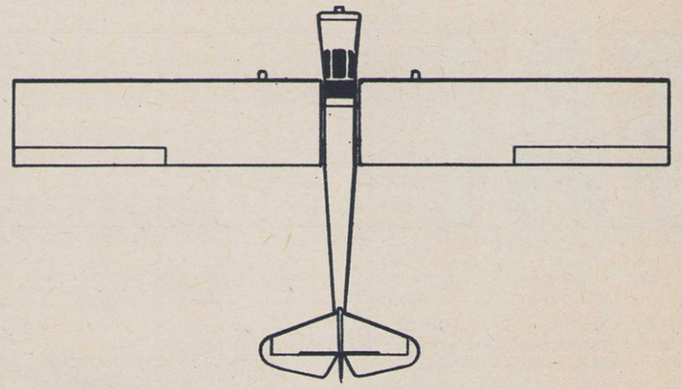
Kadłub o przekroju prostokątnym i o charakterystycznym kształcie („podcięty" w tylnej części). Konstrukcja kratownicowa z rur spawanych, kryta płótnem. Jednomiejscowa kabina o dobrej widoczności.

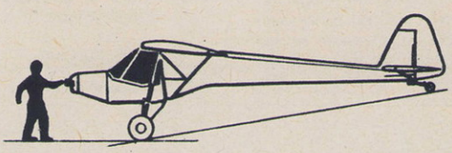
Usterzenie drewniane, usztywnione zastrzałami. Stery o wyważeniu rogowym. Podwozie stałe, klasyczne.

Silnik płaski Lycoming 0-290-02 o mocy 135 KM. (JS)





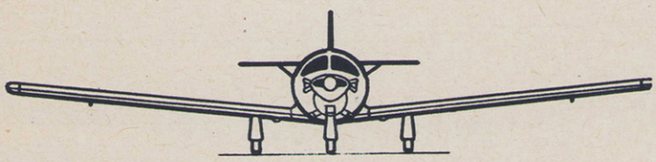


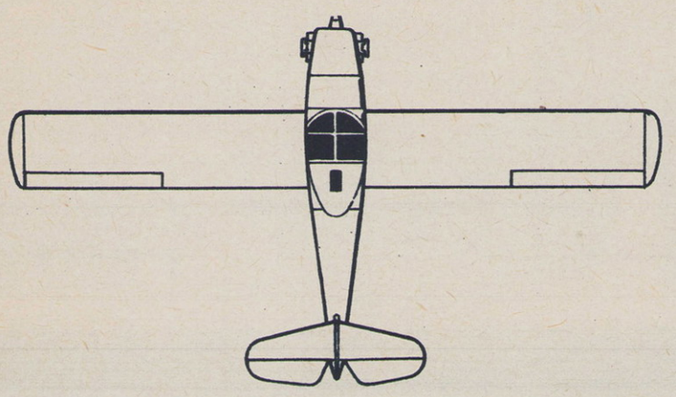


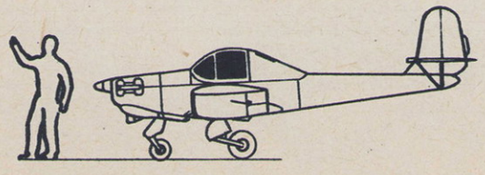
DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	—	15,00 m
Długość	—	8,40 m
Wysokość	—	1,80 m
Powierzchnia nośna	—	30,00 m²
Wydłużenie	—	7,5
Ciężary:		
Ciężar własny	—	500 kG
Ciężar w locie	—	1 000 kG
Ciężar ładunku	—	350 kG
Obciążenie powierzchni	—	33,3 kG/m²
Obciążenie mocy	—	7,4 kG/KM
Osiągi:		
Prędkość przelotowa	—	105 km/h
Prędkość robocza	—	90 km/h
Prędkość minimalna	—	61 km/h
Prędkość wznoszenia	—	6 m/sek
Start i lądowanie w granicach	—	100 m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE







DE BERNARDI „AEROSCOOTER" ● WŁOCHY

Mario de Bernardi, znany przed wojną as włoskiego lotnictwa sportowego zajął się na stare lata ideą stworzenia konstrukcji tzw. „skutera powietrznego" czyli lekkiego, słabosilnikowego samolociku powszechnego użytku.

Pierwszy „Aeroscooter", jednomiejscowy z silnikiem 37 KM zbudowany został wg. rysunków de Bernardi w zakładach Partenavia (P.53) w 1954 r. Najnowszą wersją „Aeroscooter'a" jest samolot zbudowany przez de Bernardi w warsztatach lotniska Rome del Urbe i oblatany w listopadzie 1957 r.

Jest to dwumiejscowy wolnonośny dolnopłat konstrukcji mieszanej. Prostokątne skrzydła o dużym wydłużeniu posiadają na całej ropiętości ten sam półlaminarny profil NACA. Konstrukcja skrzydeł drewniana, jednodźwigarowa z kesonem noskowym.

Kadłub składa się z dwóch części: przedniej z rur spawanych krytych blachą i tylnej, skorupowej w postaci stożka z blachy bez podłużnic. Kabina z osłoną odsuwaną do przodu ma dwa miejsca obok siebie.

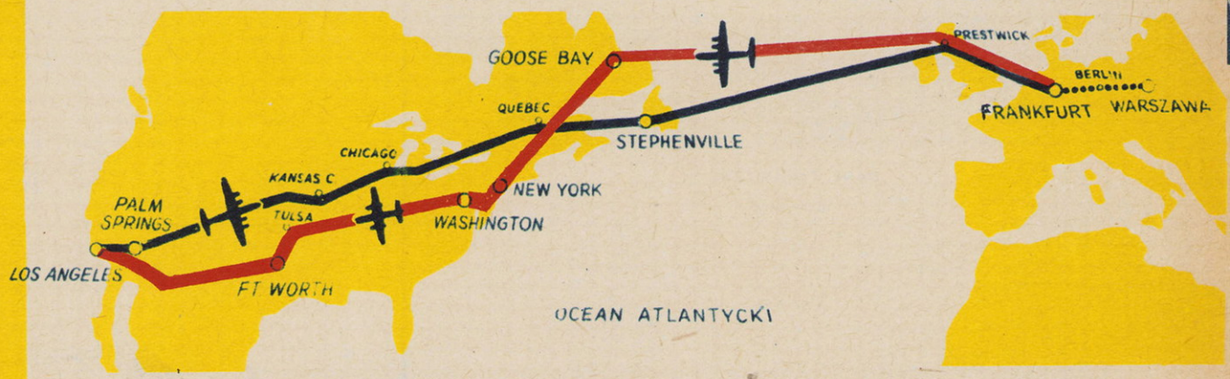
Usterzenie podparte zastrzałami wykonane jest w postaci ram z rur stalowych, obciągniętych płótnem (profil płaski). Podwozie stałe, trójkołowe o goleniach kolanowych. Silnik płaski Praga D (produkcji CSR) o mocy 72 KM. (JS)

DANE TECHNICZNE

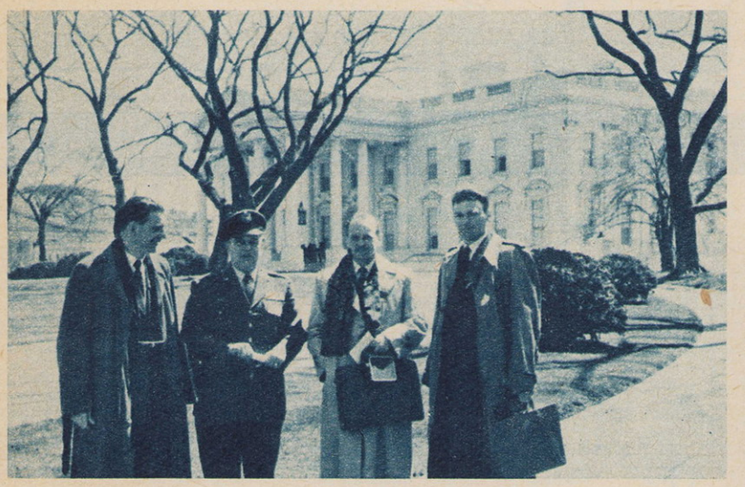
Wymiary:		
Rozpiętość	—	9,50 m
Długość	—	5,00 m
Wysokość	—	1,70 m
Pow. nośna	—	11,00 m²
Wydłużenie	—	8,3
Ciężary:		
Ciężar własny	—	270 kG
Ciężar w locie	—	470 kG
Obciążenie powierzchni	—	43 kG/m²
Dbciążenie mocy	—	6,5 kG/KM
Osiągi:		
Prędkość maksymalna	—	215 km/h
Prędkość przelotowa	—	190 km/h
Prędkość minimalna	—	50 km/h
Prędkość wznoszenia	—	7 m/sek
Zasięg	—	570 km
Rozbieg	—	40 m

OBRADY FAI nad Pacyfikiem

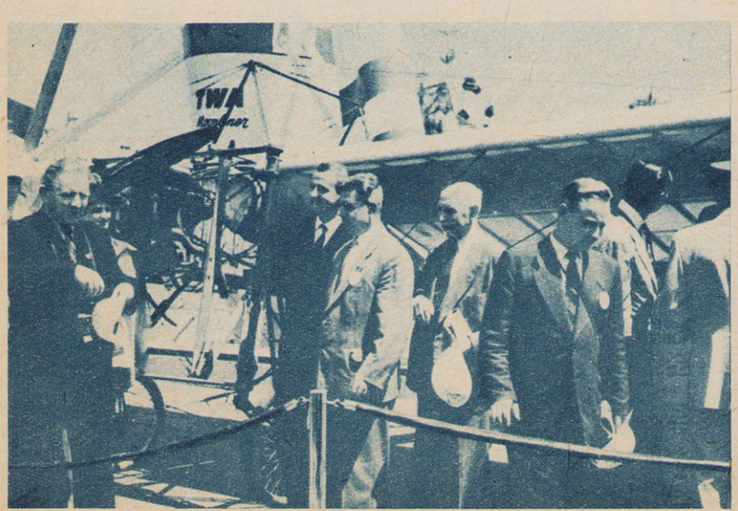
JERZY R. KONIECZNY
KORESPONDENCJA WŁASNA Z USA (2)



Trasa przelotu samolotami MATS delegatów europejskich z Frankfurtu do Los Angeles i z powrotem.



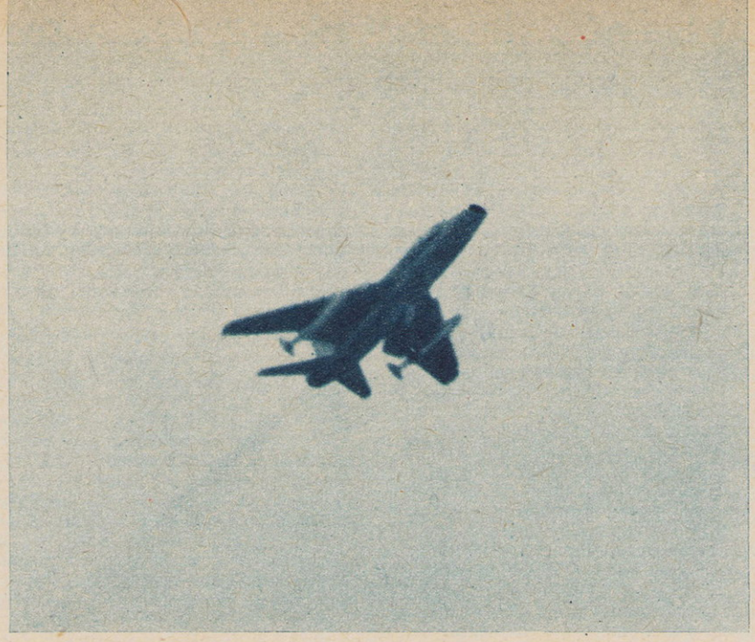
Powyżej: Delegacja polska przed Białym Domem w Waszyngtonie. Stoją od lewej: M. Goszczyński, ppłk M. Giblo, T. Rejniak i M. Monis. Czwartego członka naszej delegacji na zdjęciu brak, gdyż musiał fotografować. Poniżej: Przed samolotem Bleriota z 1909 r. w Disneylandzie, w Los Angeles. Od lewej: Kuiakow (ZSRR), J. Bleriot (syn francuskiego pioniera), Stariczewski (ZSRR), Belg Sillevaerts i Tatianczenko (ZSRR). Foto: J. R. Konieczny (2)



Medal L. Bleriot'a otrzymał pilot **K. H. Juhani Heinonem** (Finlandia) za rekord odległości w linii prostej 2 844 km z Madrytu (Hiszpania) do Turku (Finlandia) ustalony w klasie C-1 (poniżej 500 kG) w dniu 10 lipca ubiegłego roku (samolot HK-1, silnik Walter Mikron 65 KM).

Medal Lilienthala przyznano pilotowi szybowcowemu **Don Luis Vincente Juez Gomez** (Hiszpania) za **całokształt osiągnięć szybowcowych** i wielki wkład w rozwój tej dziedziny w swoim kraju (międzynarodowy rekord wysokości w 1945 r., mistrzostwo świata w kategorii szybowców

Miedzynarodowy port lotn



W posiadłości (ranczy) pani Cochran w Indio w Kalifornii odbyły się małe pokazy lotnicze. Delegatom zademonstrowano ewolucje myśliwskiego samolotu odrzutowego F-100 „Super Sabre" (zdjęcie z prawej) oraz skok spadochronowy z samolotu Cessna-180 (zdjęcie z lewej). Foto: J. R. Konieczny (2)

dwumiejscowych w 1952 r. i wicemistrzostwo w jednomiejscówkach w Saint Yan w 1956 r.).

Dyplomy P. Tissandiera przyznano **40 przedstawicielom z 22 krajów,** m. in. czterem ze Związku Radzieckiego (Gładkow, Oszurkow, Rudnicki i Rywkin) USA, Francji, i Wielkiej Brytanii; trzem z Czechosłowacji (Purok, Rezac, Sramek), Hiszpanii, Włoch i Szwecji.

Dyplom ten przyznano także **Polakowi Adamowi Dziurzyńskiemu** za całokształt 25-letniej pracy w szybownictwie. Odebrał go dla naszego zasłużonego działacza z rąk Ch. Sillevaerts'a i pani J. Cochran przy aplauzie sali, kierownik naszej delegacji wiceprezes M. Goszczyński. Ponadto dyplomy Tissandiera przyznano również Węgrowi Ronai, Rumunowi prof. Carafoli, Jugosłowianinowi Loic i innym.

Po wręczeniu medali i dyplomów odbyła się prezentacja poszczególnych delegacji narodowych, a następnie przemówienia wygłosili: Sillevaerts, podpułkownik Simons oraz dyrektor obserwatorium Griffith w Los Angeles dr D. Alter.

WAŻNIEJSZE POSTANOWIENIA I PROBLEMY OMAWIANE NA KONFERENCJI

Posiedzenia robocze konferencji odbyły się w ciągu dwóch następnych dni, tj. 15 i 16 kwietnia w gmachu IAS. Sala udekorowana była bogato flagami państw — członków FAI, u sufitu znajdował się zawieszony, odtworzony samolot braci Wright. Obrady konferencji tłumaczone były w trzech językach: angielskim, francuskim i hiszpańskim.

Z ważniejszych postanowień i problemów omawianych w czasie obrad należy wymienić następujące:

● Przyjęto Koreański Instytut Lotnictwa Cywilnego zajmujący się sportem lotniczym na członka stowarzyszonego FAI.

● Zatwierdzono decyzję biura FAI, zgodnie z zaleceniami poprzedniej konferencji, o przyjęciu w charakterze członka stowarzyszonego Centralnego Afrykańskiego Związku Szybowcowego w Rodezji.

● Przyjęto do wiadomości zrzeczenie się Aeroklubu Kuby, na skutek trudności finansowych członkostwa rzeczywistego i pozostanie w FAI w charakterze członka stowarzyszonego.

● Po długiej i burzliwej dyskusji połączono komisję lotnictwa lekkiego i turystyki lotniczej, oraz ekonomiczno-techniczną lotnictwa prywatnego z komitetem sekretarzy generalnych, tworząc silną komisję sekretarzy generalnych. Jak wykazała bowiem analiza pracy tych komisji, pracowały one na ogół słabo i nie cieszyły się dużym udziałem w nich aeroklubów narodowych.

● Uchwalono, ażeby odtąd komisja sportowa zbierała się nie jak dotychczas razem, ale oddzielnie od konferencji generalnej FAI.

● Na wniosek komisji balonowej uchwalono ustanowienie specjalnego dyplomu FAI za najlepszy wyczyn roku na balonie wolnym. Początkowy projekt dotyczył medalu, na wzór Lilienthala. Ponieważ jednak sytuacja finansowa FAI nie pozwala na wyprodukowanie medalu, pozostano przy dyplomie.

● Żywo dyskutowana była na wniosek Aeroklubu Holandii sprawa współpracy FAI z Międzynarodową Federacją Astronautyczną, ponieważ niektóre aerokluby bardzo interesują się astronautyką i potworzyły u siebie nawet specjalne sekcje, zajmujące się tą dziedziną nauki. Ustalono, że aerokluby narodowe rozpatrzą tę propozycję na swoim terenie i zgłoszą ewentualną propozycję do biura FAI, które z kolei porozumie się z Federacją Astronautyczną, a następnie przedstawi wnioski w tej sprawie na najbliższej konferencji generalnej.

● Szeroko była omawiana sytuacja federacji szybowcowych w niektórych krajach Ameryki Łacińskiej. Federacje te nie są związane z Aeroklubami Narodowymi — członkami FAI, a wydają się być jedynymi organizacjami uprawiającymi w tych krajach szybownictwo. Na skutek nie należenia do swych aeroklubów narodowych i braku jakiegokolwiek porozumienia z nimi, szybownicy tych krajów nie mogą brać udziału w mistrzostwach świata FAI, gdyż nie mogą otrzymać licencji sportowej FAI. Problemy te omawiane były już uprzednio na komisji szybowcowej, która skierowała je do zbadania przez konferencję generalną i przedsięwzięcia kroków celem afiliacji tych federacji bezpośrednio do FAI. Po długiej i żywej dyskusji, której myślą przewodnią było, że w zasadzie tylko jeden aeroklub narodowy powinien być reprezentowany w FAI, sprawę tę skierowano do rozpatrzenia jeszcze przez biuro, które będzie interweniowało w krajach, gdzie tego rodzaju sytuacja istnieje poprzez odpowiedniego wiceprezydenta FAI (w tym przypadku z terenu Ameryki Łacińskiej).

● Przyjęto wniosek Aeroklubu Meksyku o ustanowienie nagrody za najlepsze osiągnięcia techniczne, polecając jednocześnie opracowanie temuż aeroklubowi projektu regulaminu tego rodzaju nagrody.

● Delegacja Jugosławii wystąpiła z wnioskiem, aby wszystkie aerokluby narodowe posiadały w FAI tylko po 1 głosie. Dotychczas — jak wiadomo — ilość głosów poszczególnych aeroklubów uzależniona była w FAI od wysokości opłacanych składek. Niektóre aerokluby np. nie rozwijają dostatecznie ożywionej działalności, nierzadko reprezentują mniejsze liczbowo stowarzyszenia sportu lotniczego a mają natomiast jednakową ilość głosów, a często nawet więcej, od tych aeroklubów narodowych, które są u siebie bardzo aktywne. Na konferencji sprawy tej szerzej nie dyskutowano, przekazano natomiast do szczegółowego rozpatrzenia i wypowiedzenia się przez biuro FAI, które zgłosi ewentualne wnioski odnośnie propozycji Jugosławii na następną konferencję generalną.

● Dyskutowano również sprawę, aby w przyszłości konferencje generalną FAI powiązać z jakąś międzynarodową imprezą lotniczą, np. mistrzostwami świata w szybownictwie lub spadochroniarstwie, ewentualnie z jakimś zlotem samolotowym, co zwiększyłoby atrakcyjność samej konferencji. Wniosek w tej sprawie zgłoszony przez delegację amerykańską nie znalazł jednak uznania u zebranych. Powodem tego były wysokie koszty, jakie musiałby ponieść dany aeroklub narodowy w przypadku organizowania jednocześnie samej konferencji i mistrzostw czy innej imprezy lotniczej. Żadnej wiążącej decyzji na ten temat nie przyjęto.

● Ustalono, że przewodniczący poszczególnych komisji specjalnościowych FAI mogą być wybierani wielokrotnie co rok, ale w tajnym głosowaniu.

● Konferencja zatwierdziła przyjętą przez Komitet Sekretarzy Generalnych następującą rezolucję: „Żaden przepis dotyczący rekordów lub zawodów nie może być zmieniony, zniesiony lub uzupełniony przez żadną Komisję FAI, bez uprzedniego wniesienia tej sprawy do porządku dziennego i bez powiadomienia aeroklubów narodowych o motywach danej propozycji co najmniej na 30 dni przed datą zebrania. Jeżeli podobne zagadnienie wypłynie podczas zebrania jakiejś komisji bez uprzedniego zawiadomienia, wszelkie informacje na dany temat powinny być zakomunikowane aeroklubom narodowym (jeśli tego zażąda którykolwiek z członków komisji); sprawa może być rozpatrzona dopiero na następnym posiedzeniu komisji. Każdy aeroklub narodowy, którego delegat nie może uczestniczyć w tym posiedzeniu, winien być proszony o zajęcie stanowiska i nadesłanie swych komentarzy do rozpatrzenia przez zebranie".

● Delegacja radziecka zgłosiła propozycję odbycia następnej konferencji generalnej FAI w Moskwie. Uprzednio, jeszcze w 1955 r. aeroklub Portugalii zadeklarował odbycie konferencji w Lizbonie. Wobec tego, że delegacja portugalska nie mogła dać w Los Angeles wiążącej odpowiedzi prosząc o prolongatę w tej sprawie na jeszcze jeden miesiąc, przyjęto jednogłośnie propozycję radziecką zorganizowania następnej 52 konferencji generalnej FAI w Moskwie, w maju przyszłego roku. Aeroklub Monaco zadeklarował natomiast zorganizowanie konferencji FAI u siebie w 1960 roku.

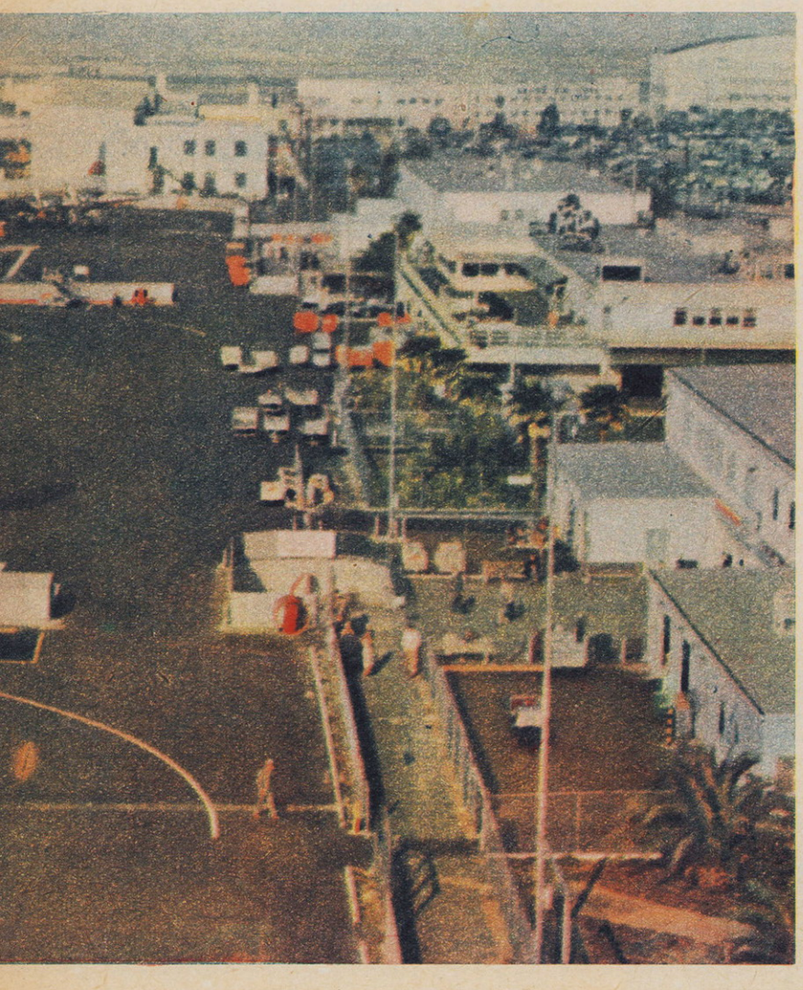
WYBÓR WŁADZ I ZAKOŃCZENIE KONFERENCJI

W końcowej części obrad odbyły się wybory nowych władz FAI.

Na wniosek Belga Sillevaerts'a prezydentem FAI została Jacqueline Cochran, znana wybitna amerykańska pilotka i działaczka lotnicza, która jest wiceprezydentem NAA, a dotychczas pełniła w FAI funkcję

CIĄG DALSZY NA STRONIE NASTĘPNEJ

iczy w Los Angeles.



DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

pierwszego wiceprezydenta-seniora. Następnie wybrano 15-tu wiceprezydentów, którymi zostali w kolejności uzyskanych głosów przedstawiciele następujących krajów: Wielkiej Brytanii (Bartlelt), Belgii (Sillevaerts), Meksyku, Holandii (Kolff), Szwecji (Söderberg), Francji, Szwajcarii, **ZSRR (Stariczewski),** Austrii, NRF, **Jugosławii (Sakota),** USA, Danii, Włoch i Hiszpanii. Pierwszym wiceprezydentem-seniorem został Francuz Jacques Allez.

Ponadto podano do wiadomości skład 24-osobowej Rady Administracyjnej FAI na rok 1958/59. W skład jej weszli m. in. **prezes Aeroklubu PRL STEFAN ANTOSIEWICZ (Polska),** Stariczewski (ZSRR), Sakota (Jugosławia), Grepl (Czechosłowacja) i Kondow (Bułgaria). Stariczewski i Sakota weszli poza tym ponownie w skład Biura FAI.

Ponownie wybrano dyrektorem Biura FAI Gillmana, a skarbnikiem generalnym J. Bleriota.

Na zakończenie obrad wyświetlono delegatom średniometrażowy amerykański barwny film kreskowy produkcji Walta Disney'a pt. „History of Aviation" (Historia Lotnictwa), który w dowcipny, znany już z filmów rysunkowych Disney'a sposób zobrazował rozwój lotnictwa światowego (z szerokim uwzględnieniem priorytetu Amerykanów w tej dziedzinie) od 1903 roku do czasów drugiej wojny światowej. Uprzednio już, w czasie jednej z przerw w obradach, delegaci obejrzeli także barwny film krótkometrażowy pokazujący fragmenty ostatnich mistrzostw spadochronowych świata w Moskwie oraz ostatnich zawodów o puchar Adriatyku w Jugosławii. W tym ostatnim szczególnie podkreślono radziecki i francuski styl spadania.

Obrady robocze konferencji zakończono odczytaniem listu ministra lotnictwa USA do delegatów oraz dekoracją wysokimi odznaczeniami „Air Medal" dwóch oficerów amerykańskiego lotnictwa z jednostek ratowniczych, którzy wyratowali z katastrof i wypadków na morzach i oceanach ponad 50 ludzi.

Uroczyste zakończenie 51 konferencji generalnej FAI odbyło się wieczorem 16 kwietnia w wielkiej sali przyjęć w hotelu Ambasador. W czasie pożegnalnego bankietu, zakończonego rewią muzyczną pt. „Music of America" (Muzyka Ameryki) dedykowaną konferencji FAI, odczytano m. in. kolejno w językach: angielskim, francuskim, rosyjskim, polskim, hiszpańskim, węgierskim i portugalskim treść telegramu prezydenta Eisenhowera, skierowanego na ręce byłego i obecnego prezydenta FAI Ch. Sillevaerts'a i J. Cochran. Brzmi on następująco:

Proszę przekazać jeszcze raz moje pozdrowienia delegatom uczestniczącym w obradach konferencji FAI. Na zakończenie proszę specjalnie gorąco pożegnać nowych przyjaciół i podziękować im za doświadczenia uzyskane we wspólnych obradach. To równocześnie stwarza duże nadzieje, że podobne spotkania będą powtarzane w przyszłości. Skoro ludzie wszystkich narodów świata mogą spotykać się, rozumiejąc wzajemne interesy, podstawowe warunki dla zachowania pokoju stają się realne. Przesyłam najlepsze życzenia każdemu z Was — i życzę szczęśliwych lotów.

DWIGHT D. EISENHOWER

Następnego dnia, w czwartek 17 kwietnia, nastąpił odlot wszystkich delegatów z Los Angeles. Delegaci z Europy oraz niektórzy goście amerykańscy na konferencję zostali w drodze powrotnej zaproszeni do posiadłości (ranczy) pani Cochran w Indio.

Po 40-minutowym locie dwa samoloty DC-6S, z których mieliśmy możność podziwiać z powietrza fragmenty ośnieżonych Gór Skalistych i znajdujących się wśród nich obszarów pustynnych, lądowaliśmy w pustyni na lotnisku miasta-oazy Palm Springs, skąd wszyscy pojechali autobusami do oddalonej o około 18 km miejscowości Indio, gdzie byli gośćmi nowokreowanego prezydenta FAI pani Cochran.

W czasie parogodzinnego tam pobytu zademonstrowano delegatom piękny pokaz ewolucji samolotu odrzutowego F-100 „Super Sabre" oraz skok ze spadochronem z samolotu Cessna-180.

Około godziny 18.00 tego samego dnia nastąpił start z Palm Springs do lotu powrotnego do Europy.

Po przeszło 20-godzinnym locie (z międzylądowaniem w Stephenville na Nowej Funlandii, gdzie nastąpiła 1-godzinna przerwa w podróży) europejscy delegaci na 51 konferencję generalną FAI wylądowali w nocy dnia 18 kwietnia o godzinie 2.05 czasu niemieckiego we Frankfurcie nad Menem, skąd rozjechali się do swoich krajów.

WRAŻENIA OGÓLNE

Tegoroczna konferencja generalna FAI w Los Angeles zorganizowana została przez Amerykanów, jak podkreślałem to już na wstępie niniejszej relacji, bardzo starannie i z wielkim rozmachem. Starano się uprzyjemnić delegatom jak najbardziej cały pobyt w Stanach Zjednoczonych, umożliwiając zobaczenie Nowego Jorku, Waszyngtonu, Teksasu oraz Los Angeles. W tym ostatnim zorganizowano wycieczki nad wybrzeże Oceanu Spokojnego i do Disneylandu (Kraju Disney'a — miasteczka młodzieżowego), umożliwiono zwiedzenie niektórych wytwórni filmowych Hollywoodu, m. in. 20-th Century Fox i obserwatorium (w tym planetarium) Griffith.

Przez cały czas pobytu w Stanach Zjednoczonych, od Nowego Jorku począwszy aż do zakończenia konferencji, delegacji naszej i radzieckiej towarzyszył — spełniając rolę opiekuna — oficer lotnictwa amerykańskiego podpułkownik Michael E. Giblo, który jest pochodzenia polskiego (dziadkowie pochodzą spod Krakowa) i dobrze mówił po polsku oraz średnio po rosyjsku. Nawiasem mówiąc Amerykanów polskiego pochodzenia spotkaliśmy w czasie pobytu w USA sporo.

Delegacja APRL była często zapytywana przez delegatów różnych krajów o niektóre sprawy dotyczące zbliżających się Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie i VII Kongresu OSTIV-u. Zwłaszcza nasz sekretarz generalny, a przyszły kierownik sportowy mistrzostw T. Rejniak, który spośród nas czterech był najbardziej znany wielu przedstawicielom sportu lotniczego innych krajów, był prawie bez przerwy indagowany w tych sprawach.

Z inicjatywy dr W. B. Klemperera (znany niemiecki konstruktor szybowcowy przed wojną, a obecnie działacz tej dziedziny w USA) i jego żony delegacja nasza odbyła spotkanie z przedstawicielami The Soaring Society of America (Szybowcowe Stowarzyszenie Ameryki) i Southern California Soaring Association (Południowo - Kalifornijski Związek Szybowcowy) oraz z niektórymi członkami ekipy USA, która przybędzie do Leszna. Na spotkaniu obecni byli m. in.: kierownik ekipy Stanley W. Smith, piloci Paul F. Bikle i Lyle A. Maxey, sekretarz generalny SSA i zarazem redaktor miesięcznika „Soaring" (Szybownictwo,) Lloyd M. Licher. Wypytywano nas o wiele szczegółów dotyczących mistrzostw w Lesznie i rozwoju naszego szybownictwa. Nasze osiągnięcia są tam wcale nieźle znane, podobnie jak „Skrzydlata", którą redakcja „Soaring" otrzymuje regularnie. Co ciekawsze — notatki i artykuły tłumaczy z niej jeden z pilotów polskiego pochodzenia.

Nie mieliśmy, niestety, możliwości zetknąć się bliżej z lotnictwem sportowym USA, gdyż nie pokazano nam jakiegokolwiek aeroklubu. W czasie dziesięciodniowego pobytu w Stanach Zjednoczonych oglądaliśmy przeważnie lotnicze porty komunikacyjne i inne osobliwości tego wielkiego kraju. Sport lotniczy w Ameryce, jak mogłem się zorientować z rozmów i niektórych udostępnionych materiałów, posiada zresztą odmienną strukturę organizacyjną od naszej, a działalność stowarzyszeń, związków i klubów lotniczych w USA opiera się na zupełnie innych zasadach, ale o tym obszerniej innym razem.

Atmosfera na konferencji była przyjemna, a momentów wzajemnego koleżeństwa pomiędzy poszczególnymi delegacjami czy delegatami można by wymienić sporo. W każdym razie obok obrad cel konferencji zmierzający do wzajemnego poznania się i zbliżenia przedstawicieli lotników sportowych świata został na pewno osiągnięty.

Obecność delegacji polskiej w Los Angeles miała szczególną wymowę, zwłaszcza w aspekcie mających się odbyć w Lesznie VII Szybowcowych Mistrzostw Świata. Prawie wszyscy delegaci, żegnając się z nami przy odjeździe, wypowiadali niemal sakramentalne już słowa: „Do zobaczenia w Lesznie!". Bo Leszno jest dziś w centrum zainteresowania szybowników całego świata. I nie tylko dlatego?

Polska ma na forum FAI jak najlepsze długoletnie tradycje aktywnej działalności, a obecny poziom rozwoju naszego ludowego lotnictwa sportowego, w szczególności szybownictwa, przyczynił się niewątpliwie do wzrostu naszego autorytetu na terenie Federacji w okresie powojennym.

Dziś nie można jeszcze powiedzieć, że działalność APRL w FAI jest już wystarczająca. Powinniśmy tu iść na pewno za przykładem Związku Radzieckiego czy Jugosławii, których przedstawiciele lotnictwa sportowego biorą bardzo żywy udział na prawie wszystkich odcinkach działalności FAI. Wyrazem tego jest m. in. posiadanie przez te kraje wiceprezydentów i członków biura w Federacji, przyznawanie rokrocznie przez FAI przedstawicielom lotnictwa tych krajów dość dużej ilości dyplomów, np. P. Tissandiera itp.

Obecność delegacji APRL na tegorocznej konferencji FAI w Los Angeles jak i zbliżające się mistrzostwa szybowcowe i kongres OSTIV w Lesznie są niewątpliwie wyrazem dalszego wzrostu aktywizacji Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w Międzynarodowej Federacji Lotniczej, a tym samym umocnienia pozycji polskiego sportu lotniczego na terenie międzynarodowym. Jest to konkretny wkład naszych sportowców lotniczych w pokojowe współzawodnictwo narodów o różnych systemach politycznych.

Tyle pokrótce ogólnych wrażeń i refleksji na marginesie Konferencji FAI nad Pacyfikiem.

JERZY R. KONIECZNY

Nowowybrany prezydent FAI pani J. Cochran (z lewej) w stroju cowbojskim obserwuje w towarzystwie członka delegacji radzieckiej Tatianczenki przelot „Super Sabre".

Przelot samolotów DC-6S nad Górami Skalistymi dostarczył delegatom europejskim na konferencję FAI niezapomnianych widoków. Na zdjęciu pokryte śniegiem szczyty.
Foto: J. R. Konieczny (6)

DRŻAŁY MI USTA I NIEMAL OBŁĄKANY UPADŁEM NA PRYCZĘ. WÓWCZAS TRACIŁEM WIARĘ W TO, ŻE JESTEM NIEWINNY. OPANOWYWAŁA MNIE ROZPACZ: BYŁEM WINIEN TAMTEJ ŚMIERCI, ZABIŁEM CZŁOWIEKA.

NIESAMOWITY PASAŻER

Napisał TADEUSZ MALINOWSKI

Ilustrował JANUSZ GRABIAŃSKI

Powracający z reportażu Feliks Borecki pokazał urzędnikowi bilet lotniczy i wszedł po schodkach do samolotu. Na pierwszy rzut oka wszystkie miejsca były zajęte. Po chwili jednak dziennikarz odszukał wolny fotel.

Początkowo Borecki miał zamiar dokończyć nieprzeczytaną w tramwaju recenzję teatralną swego przyjaciela, lecz usadowiwszy się wygodnie w fotelu zaczął rozmyślać. Wracał do redakcji niemal z pustymi rękami. Materiał prasowy, który zebrał w ciągu trzech dni był wątpliwej jakości, nie taki o jaki mu chodziła. Każdy inny reporter mógł otrzymać te same szczegóły dotyczące budowy nowego samolotu sportowego. Już samo wspomnienie o niepotrzebnie straconym czasie wywoływało na ustach dziennikarza grymas zdenerwowania i niezrozumiałego przekleństwa. Bo jakże miał brać całą sprawę poważnie, jeśli inżynier kierujący tak poważną pracą konstruktorską — wyglądający młodo, a jednak zupełnie łysy, płochliwy jak dorastająca dziewczyna, o zatrwożonych ciągle mrugających oczach, nie umiejący lub nie chcący w sposób jasny wypowiadać swych myśli — sprawiał wrażenie godne politowania. Czy tylko politowania? Na pewno i współczucia. Ale co najważniejsze ten osobliwy człowiek oczy miał puste i tajemnicze kryjące w sobie coś niepojętego, co straszliwie odpychało.

Nagle samolotem szarpnęło i zakołysało. Teraz dopiero Borecki jakby brutalnie odepchnięty od spraw redakcyjnych, przyjrzał się sąsiadowi. Siedział obok mężczyzny, którego wygląd wydał mu się niesamowity: podniszczone ubranie, nieogolona, szara twarz niczym przysypana popiołem, smutne, zaczerwienione oczy, trupiosine spękane ręce i czarny beret wtłoczony do przesady na głowę. Poczuł wewnętrzny niesmak.

Tymczasem pasażer obserwując dyskretnie Boreckiego i jakby odgadując jego myśli odwrócił nieco głowę, po czym rzekł z bolesnym uśmiechem:

— Zauważyłem pana zdziwienie na mój widok. Niech się pan nie przerazi: wyszedłem dzisiaj z więzienia.

Dziennikarz uczynił gest zaskoczenia. W jego szeroko otwartych źrenicach nieznajomy dostrzegł niepokój, więc dla wyjaśnienia dodał:

— Proszę się nie obawiać, jestem nie groźny, mimo że... zabiłem człowieka.

— Co pan mówi!

— Niestety, to prawda.

Samolot wykonał zakręt nad miastem i stopniowo nabierał wysokości. Wrocław zapadał się pod brudnymi skrzydłami maszyny komunikacyjnej. To już nie to miasto jak przed laty. Z biegiem czasu z rumowisk i zgliszczy wyrosło setki mniejszych i większych domów. Maszyna przez chwilę jak statek kołysany falami zahybotała się niepewnie w lewo i w prawo, a następnie wyrównując dość głęboki przechył na skrzydło ustaliła właściwe położenie lotu.

— Skoro już wyjaśniłem kim jestem, opowiem panu tragedię mojego życia. Niech pana nie zdziwi, jeśli od czasu do czasu popatrzę dłużej w okno. Zbyt długo znałem tylko szarą ścianę celi, aby teraz nie ocenić uroku nieba i słońca. Pan rozumie, pięć lat za kratami.

Nastąpiła chwila milczenia. Szum silników potężniał, a potem łagodnie cichł, stawał się monotonny, działał usypiająco. Tajemniczy pasażer ciągnął dalej:

— Byłem instruktorem samolotowym w jednym z aeroklubów. Pewnego dnia poleciałem z uczniem i więcej nie wróciłem na lotnisko. Uczeń stracił życie, a ja z tej przeklętej kraksy, wyszedłem tylko z lekką raną. Wolałbym wtedy zginąć niż przejść to wszystko. Nawet dzisiaj nie umiem dokładnie wytłumaczyć przyczyny wypadku. Wiem, że lecieliśmy na małej wysokości. Mogło być dwadzieścia metrów...

Borecki zauważył u sąsiada szeroką bliznę na czole. Patrzył z ciekawością na jego twarz, która wydawała mu się teraz bielsza niż poprzednio i jednocześnie starał sobie wyobrazić okropny trzask łamanego drewna i drącego się płótna. Potem tę ogromną siłę rzucającą człowieka do przodu, wreszcie chwilę nieprzytomnego strachu. A przecież wszystko to co tamten przeżył zaczęło i skończyło się tak nagle jak błysk magnezji.

— W niedługim czasie zostałem aresztowany. Gdy pytałem o powody, odmówiono wszelkich wyjaśnień i zawieziono mnie na przesłuchanie. Cóż, nie miałem nikogo, kto mógłby się za mną ująć. W organizacji młodzieżowej na ogół mnie lubiano, bo regularnie chodziłem na zebrania, a klub wędkarski, gdzie doceniano moje zdolności szybko zapomniał o swym członku. Ja też byłem wytrącony z równowagi i nie bardzo pojmowałem, co się wokół mnie dzieje. Żądano kategorycznie ode mnie relacji z tego fatalnego lotu, lecz ja wówczas milczałem. Cóż mogłem powiedzieć, przyznać się do winy? Początkowo myślano, że symuluję jakąś chorobę. Zaprzeczałem i tłumaczyłem, że jestem przy zdrowych zmysłach. Próbowano więc różnymi sposobami coś ze mnie wydusić. Po pewnym jednak czasie przekonano się o bezcelowości dalszego śledztwa, dano święty spokój i wymierzono karę. Tak, cholerną karę. Czy pan zdaje sobie sprawę z tego co to znaczy siedzieć pięć lat za czerwonymi murami więzienia z dala od ludzi przebywających na wolności.

Nieznajomy umilkł i w zamyśleniu próbował kilkakrotnie strzepnąć niewidoczny pyłek z klapy marynarki. Następnie ze zdziwieniem przesunął ręką po policzku i stwierdził nieogolony zarost. Po dłuższej chwili zmarszczył brwi i wtedy przypomniał sobie, że powinien dalej mówić.

— Od tego czasu zacząłem koszmarne, niewolnicze życie. Stałem się męczennikiem własnego sumienia. Urojone widma, niepokojące sny zatruwały mi więzienne chwile i tak już podłe i poniżające. Zdawało mi się czasem, że ktoś chce mi skoczyć do gardła, aby potem bez końca dusić. W nocy budziłem się spragniony, nieraz w ekstazie majaczenia, a czasem w okropnej gorączce natrętnych widziadeł cisnących się do

(Dokończenie na str. 14)

skołatanej głowy. Krzyczałem o swej niewinności. Gdziekolwiek jednak spojrzałem widziałem mojego ucznia, który zginął tak nagle. Z początku widywałem go takim jakim go znałem. Ale po jakimś czasie patrzył na mnie z przerażeniem, chociaż nie miał wcale oczu, nie miał twarzy. Patrzył ze zwykłego ciemnego muru. To była przejmująca okropność. Jego oczy, których przecież nie było nigdzie, wywoływały chłód śmierci w kościach i stawanie włosów na głowie. Wtedy zdawało mi się, że ściany celi są zapełnione jego źrenicami. Mając wrażenie, że ktoś jakby czymś ostrym popychał moje serce, które i tak biło ponad stan zaczynałem się cofać, coraz bardziej cofać. Drżały mi usta i niemal obłąkany upadałem na pryczę. Wówczas traciłem wiarę w to, że jestem niewinny. Opanowywała mnie rozpacz: byłem winien tamtej śmierci, zabiłem człowieka. Po godzinie mijało podniecenie, powracało przekonanie o mej niewinności. Takie okresy załamania psychicznego powtarzały się dość często, chociaż...

Przerwał w środku zdania, jakby już powiedział więcej niż chciał. Oblicze jego przybrało pochmurny, tajemniczy wyraz: gniewnie popatrzył przez okno samolotu na strzępy chmur.

„Czy ktoś teraz zrozumie, uwierzy jak wówczas tęsknił. Zwykle pod wieczór, kiedy spodziewał się, że go nikt nie zobaczy stawał na taborecie pod oknem, przyciskał twarz do kraty i długo spoglądał w niebo. Ogarniał go smutek i jakaś serdeczna gorycz. Wtedy budziły się w nim uczucia, miał wrażenie że następuje w nim odrodzenie. Z szeroko otwartymi oczami na świat, zaczął rozumieć to wszystko czego przed tym nie mógł pojąć".

— Jeszcze przed rokiem — mówił tym samym przejmującym głosem — nie odważyłbym się pomyśleć o tym, że zawiniłem. Czułbym wówczas wstręt do samego siebie. Do tego czasu byłem innym człowiekiem, nosiłem w sobie obce życie. Nigdy nie porównywałem mądrości do wielkiego skarbca, od którego klucze ukryte są w książkach. Do tego właśnie czasu nie przerażała mnie nigdy ciemność, próżnia czy głupota ludzka. Hmm, teraz to może wydawać się dziwne, ale nie zadawałem sobie trudu, aby odnaleźć drogę do wiedzy. Dopiero szacunek do niej i głód nauki odsłonił mi wypadek lotniczy, za który siedziałem w więzieniu. Teraz pożądam mądrości z chciwością skąpca. Często zastanawiałem się, czy do tego pouczającego wniosku trzeba dopiero dochodzić przez cudzą, niepotrzebną śmierć lub swoje długoletnie kalectwo?

Dziennikarz patrzył na byłego więźnia i nie mógł uwierzyć, aby twarz ludzka o pozornie spokojnych rysach była zdolna do tak okrutnego skurczu jaki teraz nastąpił. Wargi jego jakby znikły; dwie wąskie bruzdy stanowiły usta; dwie głębsze oznaczały kontur policzków; dwie ciemne linie wżynały się w czoło między oczy, które ginęły niemal przytłoczone przez zjeżone brwi. Czarny beret naciśnięty na czaszkę zapewne pozbawioną włosów był plamą, która pogłębiała tragedię ludzkiego życia.

— Rodzice z początku trzymali mnie krótko, odradzali, lecz ja zarażony bakcylem latania przestałem się uczyć, rzuciłem szkołę i porwałem się za pracę instruktorską nie mając zielonego pojęcia o wychowywaniu młodzieży. Nauczyłem się latać i nic więcej. Wykrzykiwałem hasła i cudze teorie, nie rozumiejąc co one znaczą oraz jaki jest ich sens. Przeklinam do dziś swego nauczyciela za to, że nie umiał wpoić we mnie mądrości i nie popracował nad ukształtow mojego zbyt miękkiego charakteru, stałem się lekkoduchem. Ale to nie była tylko moja wina. Obciążam nią i tych, którzy odciągnęli mnie od nauki, patrzyli przez palce na moje lenistwo, ba nawet zachęcali i obiecywali złote góry...

— Przecież po to, aby latać nie trzeba posiąść wszystkich mądrości — wtrącił Borecki.

— Wszystkich może nie, ale pilot i w dodatku instruktor, powinien być człowiekiem mądrym, umiejącym uczniów przekonywać nie krzykiem, przekleństwem czy też prośbą, ale własnym przykładem i autorytetem. Pan powie: drętwa mowa, po co dyskutować, przecież to takie proste. Owszem, lecz nie dla każdego. Ja też myślałem inaczej. Dzisiaj, idiotycznie o tym mówić. Przesiąkłem podłą atmosferą. Uczniowie byli dla mnie złem koniecznym, których się przeklinało, uważało za głupców i kandydatów na drugi świat. Cóż, wszystko zdobyłem za darmo, wszystko też lekko traktowałem. Nie przyzwyczajono mnie do szacunku względem uczniów, nie wpojono dyscypliny, poszanowania dla sprzętu. „Nie martw się — mówiono — państwo na wszystko ma pieniądze, zapłaci".

— Nie rozumiem pana...

— Ja też nie zrozumiałem. Po prostu otwierałem sobie drzwi więzienia, chociaż nie miałem do nich klucza. Bagatelizowałem przepisy, byłem pilotem o podwójnym obliczu. Kierownictwo aeroklubu znało mnie od strony oficjalnej, jako dobrego instruktora. A mnie wożenie uczniów zaczynało nużyć. Wszystko człowiek sobie lekceważył. Nie miał kto zwrócić uwagi, ukarać. Zwolniono starych, doświadczonych instruktorów. A ja i inni koledzy uważaliśmy się za wyrocznię.

Zamyślił się i spojrzał w okno .

— Potrzeba było kilku dobrych lat, aby pewne zdarzenie, którego przypadkowo byłem świadkiem stało się dla mnie jasne. Wtedy człowieka ono śmieszyło, dziwiło. Działo się to na lotnisku w Aleksandrowicach, w pięćdziesiątym trzecim roku. Dawnego instruktora Klimka, a wtedy mechanika, steranego wieloletnią pracą, szukał jakiś elegancko wyglądający, szpakowaty mężczyzna. Kiedy zobaczył Klimka ucieszył się jak małe dzieko i ściskał długo jego dłonie brudne od smaru i oliwy. Potem uważnie, z serdecznością patrzył w oczy, a nam się zdawało, że jego źrenice jakby powleczono cienką warstwą szkła. Stał z kapeluszem w rękach, trochę nieśmiało i wpatrywał się w każdą zmarszczkę na twarzy instruktora, a była ona przeorana bruzdami spokoju, bólu i przygasłego uśmiechu. Żłobiły je przeżycia zbyt długie do opisania. Przybyszem okazał się profesor politechniki, wybitny specjalista lotniczy. Napisał on nawet kilka rewelacyjnych książek. Jego właśnie uczył latać Klimek. Cała ta historia, gdy dotarła do świadomości początkowo mnie przeraziła, ale potem stała się straszliwie śmieszna. „Zeszło się dwóch dziwaków — tłumaczyłem sobie — i urządzają komedię". Dopiero za kratami dostrzegłem swoją głupotę.

Zadumał się. „Każda noc w więzieniu wlokła się w nieskończoność. Każda godzina stawała się coraz cięższa. Od czasu do czasu podrywał się z taboreta i chodził naokoło celi, zatrzymywał się chwilami, próbował wykręcać sobie palce. Później znowu siadał, wspierał głowę na rękach i myślał. Za każdym razem, kiedy wracał wspomnieniami do wypadku, odczuwał pustkę, która przerażała i podniecała. Zaczynał szukać pośpiesznie jakichś argumentów przebaczenia. Ale nie mógł rozwiązać zagadki własnego życia, wyraźnie kłócącej się z życiem bliźnich".

Wtem twarz niesamowitego podróżnika stała się jeszcze bardziej posępna. Mówił teraz co najmniej jak oskarżyciel publiczny:

— Wszyscy mówią, brak dyscypliny, wołają, że szerzy się chuligaństwo powietrzne. A przecież są to wszystko braki wychowania, szkolenia i łączącego się z tym lekceważenia przepisów. Wypadki dotyczą w większości instruktorów. Straty sprzętu lotniczego przekraczają miliony złotych. Winą na ogół obciążają pilota, który wyszedł cało z wypadku. W najlepszej sytuacji jest jednak wtedy komisja, kiedy pilot już nie żyje. Pana może to zdziwi, ale moim zdaniem ci, którzy ponoszą odpowiedzialność za ten stan są zawsze bezpieczni. To właśnie od nich dużo zależy, oni układali programy, instrukcje, zarządzenia. Czyż można im coś zarzucić. Broni ich prawo, które sobie stworzyli. Ale za to wszystko ktoś musi zapłacić, tym poszkodowanym jest państwo i ludzie, którzy giną lub zostają kalekami. Dotychczas trzeba było młodzież prosić do latania, które zresztą było za darmo. Ja naprzykład, gdybym musiał płacić za szkolenie, które przeszedłem wysłuchując na każdym kroku przekleństw instruktorów, od których więdną uszy, nie wiem czy bym się na nie zdecydował. Nie jestem dzisiaj tego pewien, chociaż chciałbym jeszcze latać.

Tajemniczy pasażer wykonał ruch jakby chciał się zerwać z fotela i niespodziewanie wykrzyknął:

— Moja młodość! Dajcie mi moją młodość — zaczął rozpaczać. — Obrabowano mnie z niej, oszukano...

Widać przerażony wzrok Boreckiego podziałał na niego, bo jakby się zawahał i umilkł. W zapełnionej do ostatniego miejsca kabinie powstało chwilowe zamieszanie, które wnet ucichło.

Nieznajomy uspokoił się i w zamyśleniu zaczął nerowowo szukać po kieszeniach. Całkiem przypadkowo wysunęła mu się podniszczona fotografia młodej kobiety.

Borecki drgnął i znieruchomiał. W jego oczach pojawił się blask zdziwienia. Tym co zobaczył był kompletnie zaskoczony.

— Przepraszam, czy pan nie ma papierosa. Nie paliłem kilka lat i jakoś dawałem sobie z tym radę. Ale teraz już dłużej nie wytrzymam.

Dziennikarz podał mu pudełko z papierosami.

Po chwili nieznajomy zaciągnął się dymem i jakby przypominając sobie coś, powiedział:

— Zainteresowała pana ta fotografia. To moja dziewczyna. Właściwie była moją. Ale teraz... czy ja wiem?

Borecki znał Halinę, ale nie mógł pojąć skąd się jej zdjęcie wzięło u tego człowieka. Była studentką IV roku wydziału prawa Uniwersytetu Warszawskiego. Wydawała mu się o wiele ładniejszą niż na fotografii. Widywał ją często z Jackiem. Miał nawet kiedyś ich zapytać kiedy urządzają wesele. Czy mógł teraz powiedzieć o tym nieznajomemu?

— Czy ja wiem — mówił były więzień — jakby do siebie samego. Może czeka na mnie. Lecę właśnie do niej. Zastanawiałem się tylko czy już zupełnie nie zwariowałem. Niech pan pomyśli: w dwie godziny po wyjściu z więzienia lecieć do dziewczyny, której nie widziałem przez pięć lat. Miałem jechać pociągiem osobowym drugiej klasy, ale tak mi się bardzo śpieszy do niej, że jutrzejsza podróż byłaby dla mnie już bardzo spóźniona, a może nieaktualna. Kupiłem bilet lotniczy i zostało mi zaledwie dwa złote i czterdzieści groszy. Z takim majątkiem rozpoczynam nowe życie.

Po ostatnich słowach zaśmiał się okropnie jak szaleniec.

Borecki siedział nieruchomo pod wrażeniem tej przerażającej opowieści, z sercem ciągle mocniej bijącym. Początkowo nie wiedział czy czasem nie uległ słuchowej halucynacji.

Z piersi tamtego wydarło się westchnienie tak głębokie i ciężkie, tak niezwykle osobliwe, że przeszedł go dreszcz.

Były pilot powracający z więzienia spoglądał przed siebie znużonym wzrokiem. Chwilę starał się nic nie myśleć, ale czuł wyraźnie tętno pulsującej krwi w żyłach. Jednocześnie w serce wciskała się tęsknota nie jakaś dzika i okrutna, lecz spokojna i serdeczna, bo zaplacona kilkoma latami pozbawionymi wolności. Ułamki myśli świtały w jego mózgu i gasły szybko. W piersi ciążyło mu nowe uczucie, chwilami nie skrystalizowane, ale stanowcze pragnienie. Podniecała go wielka żądza, żeby wziąć cały świat w ramiona, płakać z radości i dzielić łzy z wszystkimi ludźmi. W oczach i na wargach pojawił się ledwie dostrzegalny uśmiech zadowolenia. Życie przygotowało dla niego przykrą niespodziankę, ponieważ niezbyt rozsądnie pojmował jego sens. Wiedział już, że te niespodzianki bywają pułapkami dla takich jakim był kiedyś. Patrzył w zadumie przez okno, mrużył oczy, jakby nieoswojone, uśpione, ślepe na widok nieba, jakby ono mu było zupełnie obce.

Nad drzwiami prowadzącymi do kabiny pilotów zapaliły się czerwone lampki, z napisem: „Nie palić".

Samolot obniżył lot i wkrótce wylądował. Maszyna kołowała w stronę portu lotniczego. Pasażerowie podnieśli się z miejsc i zaczęli kolejno opuszczać kabinę.

Stanęli przed budynkiem. Dziennikarz zastanawiał się czy nie zaprosić tajemniczego pasażera na kawę i jeszcze z nim porozmawiać. Może mógłby mu w czymś pomóc. Ale ten zapewne zobaczywszy ruszający z miejsca samochód niespodziewanie rzekł:

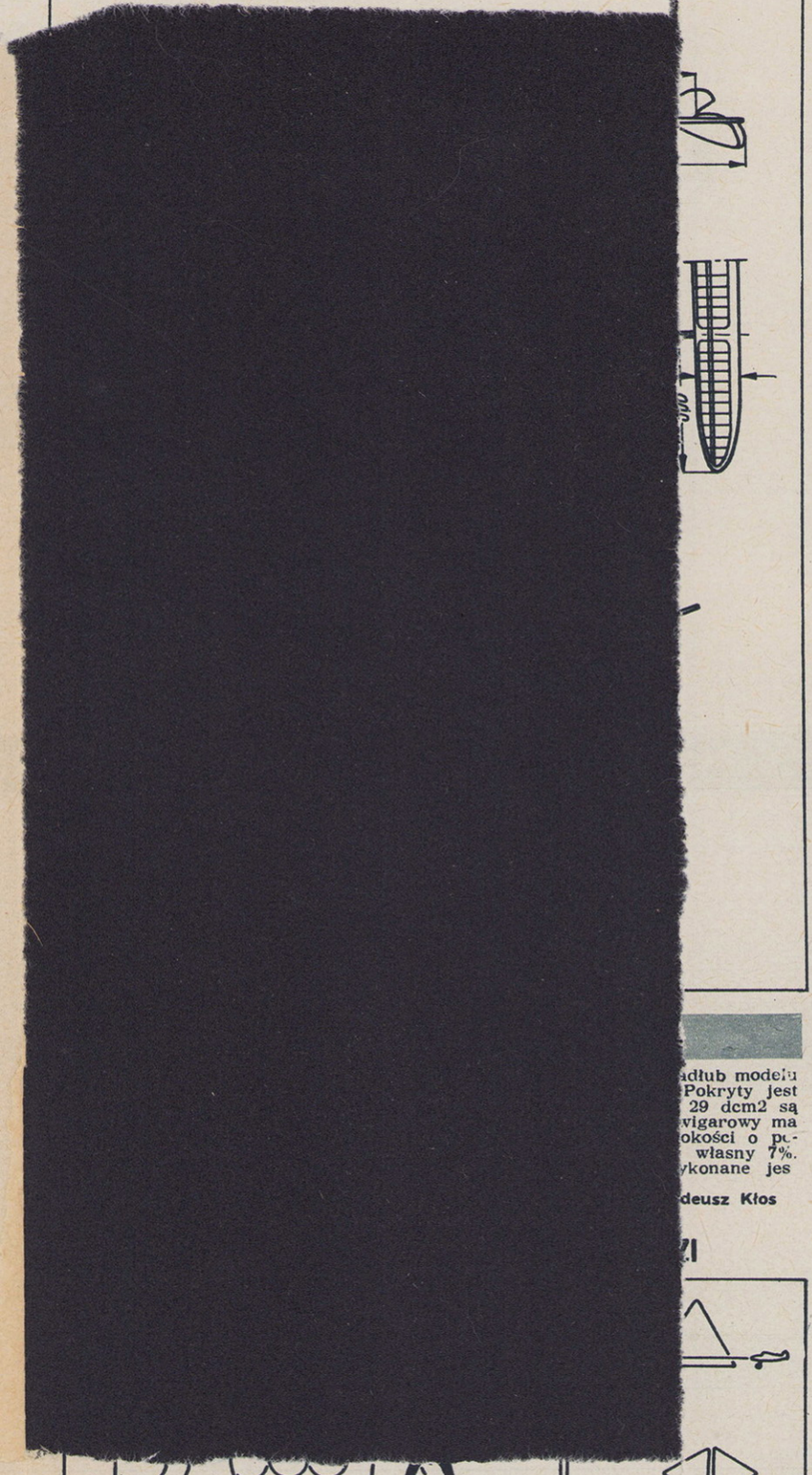
— Do zobaczenia, panie Feliksie!

Borecki znieruchomiał. Zdawało mu się, że dostał wstrząsu mózgu. Doznał takiego uczucia, jakby go ktoś mocno uderzył w czoło. Momentalnie przez jego ciało przebiegł gorący dreszcz, aż ukłuło go gdzieś pod łopatkami.

Gdy w szerokim uśmiechu zobaczył w całej krasie złotą szczękę tajemniczego pasażera przeraził się jeszcze bardziej. A więc był to Białas. Borecki nie mógł uwierzyć. Przetarł dłonią oczy, zanurzył palce we włosach. Jak strasznie zmienił się ten człowiek przez pięć lat, jeśli on mający wyjątkowo dobrą pamięć nie poznał pilota, z którym kilka razy rozmawiał.

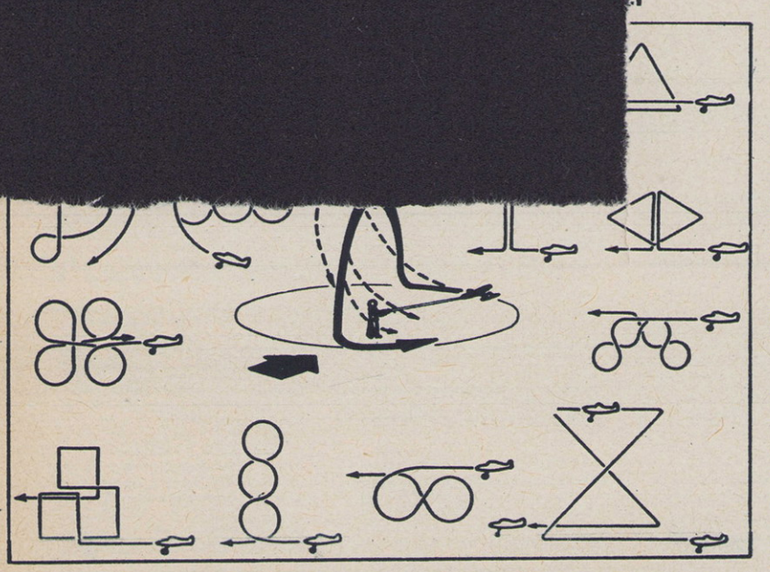
W pierwszej chwili zaniemówił, zabrakło mu słów, nie wiedział co z sobą począć. Gdy się ocknął tamten skoczył już do jadącego w stronę miasta autobusu PLL „Lot".

Wtedy Borecki zapomniał o godnym politowania inżynierze i reportażu, który będzie musiał napisać. Zaczął sobie wyobrażać zakochanego Jacka całującego usta Haliny, tej Haliny, do której przyleciał prosto z więzienia Białas. O tej nowej tragedii niesamowitego pasażera nie chciał już myśleć.



adłub modelu
Pokryty jest
29 dcm2 są
wigarowy ma
okości o po-
własny 7%.
ykonane jes

deusz Kłos



Poziomo od lewej: pętla odwrócona (prostokątna), „koniczynka trójlistna", „koniczynka czterolistna", trójkąt, litera „D", „żmijka" pozioma, „omega", romb, „koniczynka czterolistna" zwrotna, podwójna ósemka pionowa, „koniczynka trójlistna" prostokątna, „żmijka" pionowa, „okulary" odwrócone (ósemka odwrócona), „klepsydra". Ciekawe ilu naszych zawodników opanowało pilotaż modeli na uwięzi na tyle by mogli wykonać podaną wiązankę akrobacji. (Wg „Modele Magazine").

• 13 •

Bezogonowiec — Model latający szybowca lub z napędem nie mający usterzenia położonego z dala od skrzydeł. Do ustatecznienia modelu służyć mogą stateczniki kierunkowe umieszczone na skrzydle. Model, który nie ma w ogóle steczników na skrzydle nosi nazwę latającego skrzydła.

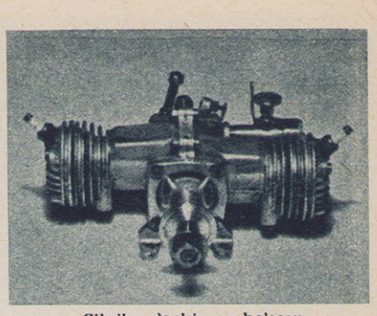
Bredsznajder Włodzimierz — Konstruktor modeli latających (przeważnie z napędem mechanicznym) i silników. Urodzony w 1924 roku, małym lotnictwem zajmuje się od 1935 roku. Wielokrotny reprezentant Polski na zawodach międzynarodowych w kategoriach modeli latających i na uwięzi.

Włodz. Bredsznajder

Brystol — Właściwie karton kreślarski — materiał do budowy małych modeli redukcyjnych i latających. Produkowany jest w rolach i arkuszach o różnym ciężarze i grubości. Do najprostszych modeli latających — wycinanek może być stosowany karton z okładek zeszytowych i z tzw. bloków technicznych.

Bibułka — Cienki gładki papier (różnokolorowy) stosowany do oklejania szkieletów latawców i wykonywania modeli balonów, a także mikromodeli latających w pomieszczeniach zamkniętych. Najmocniejsza jest tak zwana bibułka papierosowa używana do produkcji papierosów oraz jeszcze lepsza bibułka kondensatorowa służąca normalnie jako izolator kondensatorów elektrycznych.

Bibułka japońska — Bardzo cienki porowaty i wytrzymały papier wytwarzany z włókien pewnej odmiany japońskiej morwy. Istnieje wiele gatunków tego papieru różniących się grubością, ciężarem i układem włókien. Służy do pokrywania szkieletów wyczynowych modeli latających — szczególnie skrzydeł i usterzenia. Bibułka japońska najbardziej wytrzymała na rozerwanie jest wzdłuż wyraźnie zarysowanych włókien.



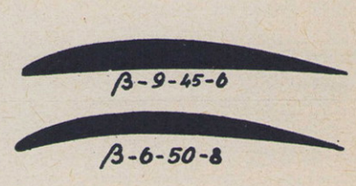
Silnik płaski — bokser

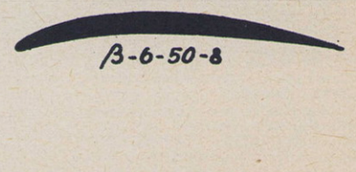
Bokser — Płaski układ silnika modelarskiego, który ma dwa cylindry położone naprzeciw siebie po obu stronach wału korbowego. Po konstrukcjach tego rodzaju spodziewano się równomierniejszej pracy, ale układ ten nie przyjął się ani w silnikach seryjnych ani wyczynowych.

Kazimierz Błaszczyński

Błaszczyński Kazimierz — Jeden z pionierów modelarstwa lotniczego w Polsce. Wybitny konstruktor i pedagog. Przed 1939 rokiem prowadził szereg kursów, zajmował wielokrotnie I miejsca na różnych zawodach. Reprezentował Polskę na imprezach i wystawach zagranicznych, a między innymi na zawodach o puchar Wakefielda w roku 1938 (pod Paryżem), gdzie zajął 21 miejsce wynikiem 123 — 147 — 160 (143 sek.). Budował wszelkie rodzaje modeli od precyzyjnych redukcyjnych począwszy. Szczególną uwagę poświęcał modelom redukcyjno-latającym (na napęd gumowy), i własnym opracowaniom modeli samolotów. Piastował do wybuchu wojny funkcję inspektora modelarstwa w Zarządzie Głównym LOPP, kierując całością akcji szkoleniowej w Polsce. Wydał szereg planów własnych modeli, od szkolnych do wyczynowych, poza tym publikował swoje prace — opisy modeli w miesięczniku „Lot Polski" i innych czasopismach. Zginął podczas działań wojennych na Wileńszczyźnie.

Profile Belhazy'ego





Belházy Tivadar — Węgier, inżynier, twórca serii profili do skrzydeł modeli latających znanych pod nazwą serii β (beta).

(cdn)

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW PIĘKNEJ DZIEDZINY, RÓŻNYCH WIADOMOŚCI LOTNICZYCH DAWNYCH I NOWYCH, DLA ZABAWY I POŻYTKU OSÓB OBOJGA PŁCI, WSZELKIEGO WIEKU I STANU.

KML SKRZYDLATA POLSKA

Między nami KaeMeLowcami

SPORA ilość aeroklubów regionalnych przeprowadziła już egzaminy Korespondencyjnegg Toeoretycznego Kursu Szybowcowego. Mimo to jednak wielu z nas nie zdążyło jeszcze opanować materiału objętego programem lub nawet posłać zgłoszenia uczestnictwa do aeroklubu. Trochę to nie w porządku, bowiem aerokluby mają w swoim rozkładzie zajęć przeznaczony pewien okres na szkolenie teoretyczne. Jest nim właśnie okres zimowo-wiosenny i dlatego w tym czasie został zorganizowany KTKS. Obecnie aerokluby rozpoczęły już szkolenie praktyczne, tak podstawowe jak i loty treningowe pilotów i trudno je absorbować egzaminami teoretycznymi, zwłaszcza od osób zgłaszających się raczej pojedynczo.

Sądzimy jednak, że ze względu na masowy charakter KTKS, który był przeznaczony dla wszystkich, bez względu na wiek, wykształcenie, stan zdrowia itp., a więc nie tylko dla tych, którzy będą kontynuować szkolenie praktyczne — aerokluby wezmą pod uwagę spóźnialskich i przyjmą od nich egzaminy.

Aby nie utrudniać pracy aeroklubom (przecież egzaminy nie mogą ciągnąć się przez cały rok) — wszyscy zainteresowani KTKS-em powinni jak najszybciej porozumieć się ze swymi aeroklubami co do ustalenia ostatecznego terminu egzaminów.

Przy okazji przypominamy (o co pytali m. in. Tadeusz Micał z Młocin, Jan Mazur z Michałówki i Antoni Kupiak z Dąbrówki), że materiały KTKS były zamieszczone w numerach od 8 do 12 „Skrzydlatej Polski". Można je kupić w Magazynie Wydawnictw Komunikacyjnych Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

CIEKAWOSTKI FILATELISTYCZNE

Wszystkie przesyłki lotnicze nadane w dniu 8 kwietnia w urzędach pocztowych Warszawa 1 (ul. Nowogrodzka) i Warszawa 3 (ul. Żelazna), a zaadresowane do Londynu, były zabrane w dniu 9 kwietnia z Warszawy, samolotem „Lotu", który zainaugurował otwarcie pierwszej, bezpośredniej linii lotniczej na trasie Warszawa—Londyn.

Cała korespondencja, z okazji tego bezpośredniego przelotu zaopatrzona została w odciski specjalnych datowników okolicznościowych.

*

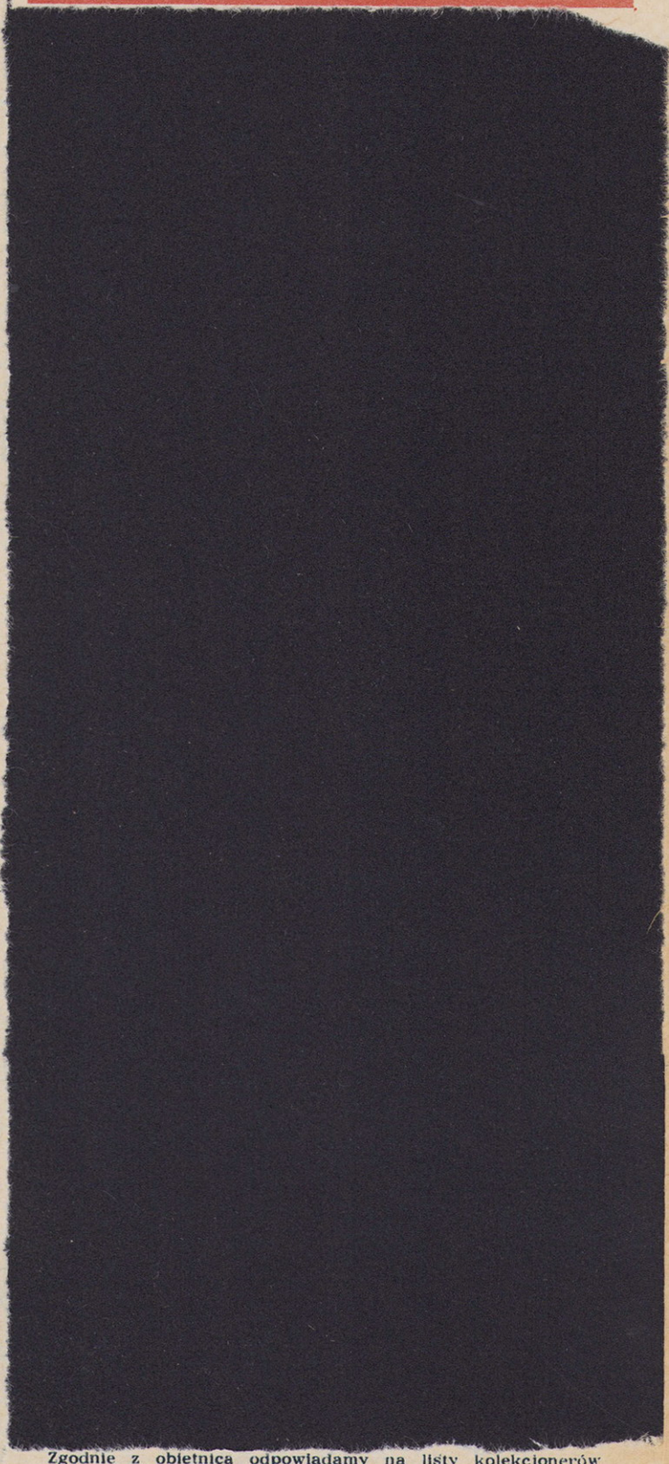
We wrześniu br. ukaże się w obiegu znaczek pocztowy poświęcony bohaterskiej obronie gmachu Poczty Polskiej w Gdańsku we wrześniu 1939 roku. Znaczek ten ma być wypuszczony jednocześnie z wejściem na ekrany kin w kraju, nowego filmu polskiego o tej samej tematyce pt. „Oni byli pierwsi".

*

W październiku br. Poczta przewiduje również oddanie do obiegu 3 dalszych nowych znaczków dla uczczenia 15 rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego. Znaczki prawdopodobnie przedstawiać będą 3 ważniejsze odznaczenia wojskowe.

Z. Rurkiewicz

ZBIERAMY NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH



Zgodnie z obietnicą odpowiadamy na listy kolekcjonerów nalepek. P. Gudziłło prosi o adresy trzech towarzystw lotniczych — Islandii, Nowej Zelandii i USA. Oto one:

1. Flugfélag Islands, Iceland Airways, Reykjavik — Iceland;
2. Tasman Empire Airways, Mechanics Bay, Auckland, New Zeland;
3. Pan American World Airways System, Box 817, Miami 48, Florida — USA.

Lamus

Na życzenie kol. Krzysztofa Nowaka zamieszczamy informacje na temat dwóch samolotów brytyjskich, jakie znajdowały się w służbie RAF w pierwszym okresie minionej wojny.

Pierwszy samolot to **Blackburn „Skua I"**, jedyny samolot brytyjski skonstruowany specjalnie do bombardowania z lotu nurkowego. Prototyp tego zbudowany był w roku 1937. Pewna ilość tych samolotów bazowana była na lotniskowcach i uczestniczyła w walkach zarówno przeciw Niemcom jak i Włochom.

Załogę „Skua I" stanowiło 2 ludzi. Konstrukcja całkowicie metalowa. Skrzydła 2-dźwigarowe z klapami. Podwozie całkowicie wciągane, wyposażone w amortyzatory olejowo-powietrzne. Napęd samolotu „Skua I" stanowił 9-cylindrowy silnik gwiazdowy Bristol „Mercury IX" mocy 825/840 KM na wysokości 4 265 m. Niektóre serie „Skua II" wyposażone były w 9-cylindrowy silnik bezzaworowy Bristol „Perseus" mocy 810 KM na wysokości 1 532 m. Silnik napędzał 3-łopatowe przestawialne śmigło de Havilland — Hamilton. Konstrukcja samolotu umożliwiała po ew. przymusowym wodowaniu dość długie utrzymywanie się na wodzie.

Wymiary „Skua I": długość — 10 m, rozpiętość — 14 m.

Drugi samolot o „rozszyfrowanie" którego prosił kol. Nowak to ciężki bombowiec z roku 1936 **Armstrong-Whitworth „Whitley I"**. W chwili wybuchu wojny już nieco przestarzały samolot ten służył operacyjnie w brytyjskim lotnictwie obrony wybrzeża, wykonując loty patrolowe nad Atlantykiem.

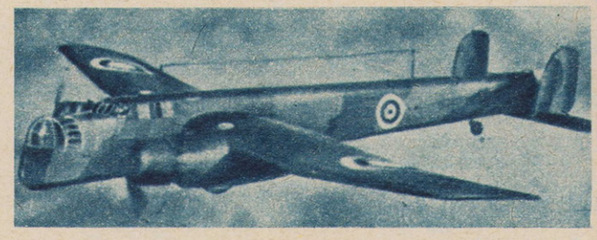
„Whitley I" był samolotem całkowicie metalowym. Jedynie tylna część skrzydeł i stery pokryte były płótnem. Samolot napędzany był przez 2 silniki w układzie 14-cylindrowej podwójnej gwiazdy Armstrong-Siddeley „Tiger IX" każdy mocy 800 KM. Podwozie samolotu wciągane było do gondoli silnika.

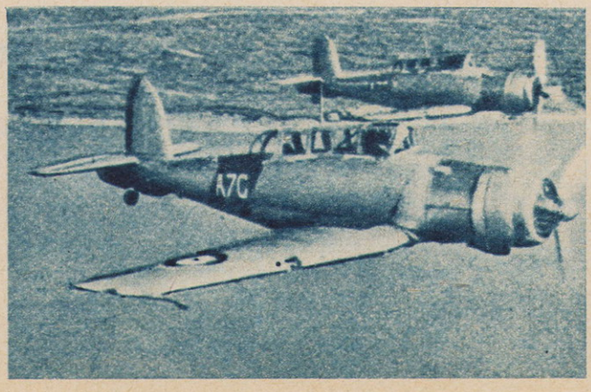
Uzbrojeniem samolotu były 2 karabiny maszynowe umieszczone w obrotowych wieżyczkach z przodu i tyłu kadłuba oraz 1 karabin strzelający w dół pod kadłub. „Whitley I" był jednym z pierwszych bombowców, w którym zastosowana została tylna wieżyczka strzelecka.

Dane samolotu „Whitley I": Wymiary: długość — 21,05 m, rozpiętość — 25,62 m, powierzchnia płata — 114,4 m², wydłużenie — 5,7. Ciężary: ciężar całkowity — 9 850 kG, ciężar własny — 6 500 kG, udźwig — 3 350 kG. Osiągi: prędkość max. — 307 km/h, prędkość przelotowa — 257 km/h, pułap — 5 800 m, zasięg — 2 400 km.

Samolot „Whitley I" był modernizowany dla poprawienia osiągów. Wersja „Whitley III" wyposażona w 2 silniki „Tiger V" o mocy 845 KM każdy, miała prędkość max. — 345 km/h a „Whitley V" (2 silniki chłodzone cieczą Rolls-Royce „Merlin IV" po 990 KM na wys. 3 700 m) — prędkość max. — 380 km/h.

(RW)





Wyżej: Armstrong-Whitworth „Whitley I". Niżej: Blackburn „Skua I".

POZNAJMY SIĘ

Stanisław Radomski, Jelenia Góra, ul. Kasprowicza 34 m 1 — nawiąże korespondencję z koleżanką lub kolegą w wieku 14—16 lat interesującym się sportem lotniczym oraz modelarstwem.

Pavel Simek, Praha 9, ul. Hloubelinska 20 — CSR — chciałby prowadzić wymianę czasopism lotniczych.

Ryszard Pusakiewicz, Zabrze — Helenka, Technikum Budowlane nr 17, woj. Katowice — chciałby korespondować z kaemelowcem interesującym się lotnictwem sportowym, wojskowym i komunikacyjnym.

Krzysztof Witaszek, Poznań, ul. Senatorska 5 m 2 — ma 16 lat i chciałby prowadzić korespondencję z koleżanką, która podobnie jak on interesuje się piosenkami, filmem i szybownictwem.

Mam 14 lat i interesuję się modelarstwem. Chciałbym prowadzić korespondencję z KaeMeLowcem o podobnych zainteresowaniach.

Andrzej Muzaj
Zduńska Wola, Pomorska 3/3

Harcerskie SKRZYDŁA

Redaguje referat lotniczy GK ZHP **Nr 20**

Czy potrafisz?

GRY LOTNICZE

JAK DZIAŁAJĄ STERY

Za pomocą kartonówki badamy działanie sterów. Jak model leci, gdy wychylić lotki: np. lewą w dół a prawą w górę? Jak się zachowuje model przy wychyleniu do góry steru wysokości? Jaki jest ich modelu przy wychyleniu steru kierunku w lewo?

STERUJEMY SAMOLOTEM

Wykonujemy makietę (tzw. model naturalnej wielkości) kabiny samolotu z fotelem pilota, drążkiem sterowym i orczykiem. Najprostszym fotelem może być krzesło, drążkiem sterowym — miotła, zaś orczykiem listewka lub patyk położony na ziemi, który swym środkiem opiera się o jakiś przedmiot np. nogę stołu.

Następnie ćwiczymy ruchy sterami. Aby samolot się wzniósł — trzeba drążek ściągnąć na siebie (wtedy ster wysokości unosi się do góry), by opadał — oddać od siebie. Działanie orczyka jest w samolocie takie same jak orczyka w kajaku. Wdepnięcie prawej nogi — wychyla ster w prawo, samolot obraca się wtedy w prawo. Przechylenie samolotu na prawe skrzydło osiągniemy przechylając drążek w prawą stronę — wtedy prawa lotka idzie w górę, a lewa w dół. Zakręt wykonuje się przechylając samolot — czyli nie samym sterem kierunku lecz i lotką.

AKROBACJA

Dowiedz się z książek jak wykonuje się różne figury akrobacji i przećwicz ruchy sterami potrzebne do ich wykonania.

Kronika drużyn lotniczych

NA MISTRZOSTWACH ŚWIATA

Harcerze z Chorągwi Wielkopolskiej obejmują służbę porządkową na Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie. Akcja ta — nosząca kryptonim „Skrzydła" obejmuje 120 harcerzy: 40 z poznańskich drużyn, 80 — starszych harcerzy z hufców, w których nie ma jeszcze drużyn lotniczych. Pobyt poznańskich harcerzy na mistrzostwach, które odbywają się w drugiej połowie czerwca jest możliwy dzięki temu, że z powodu Targów Poznańskich szkoły w Poznaniu będą nieczynne.

DRUŻYNY LOTNICZE W CHORĄGWI GDAŃSKIEJ

W Chorągwi Gdańskiej pracują następujące drużyny i zastępy lotnicze:

- 5 lotnicza DH w Gdańsku, drużynowy dh Jerzy Iwanowski
- 10 lotnicza DH w Gdańsku, drużynowy dh Roman Wyżlec
- 11 lotnicza DH w Gdańsku, drużynowy dh Tadeusz Wójcik

Wymienione drużyny tworzą Szczep Lotniczy prowadzony przez phm. Tadeusza Wójcika.

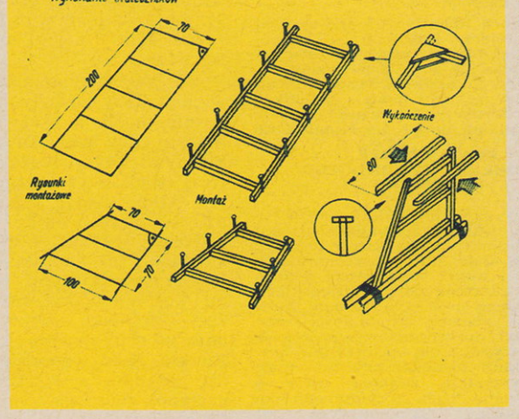
- 12 lotnicza DH im. Żwirki i Wigury we Wrzeszczu, drużynowy dh Smoczyński
- zastęp lotniczy przy 4 próbnej DH w Gdańsku
- samodzielny zastęp lotniczy w Pruszczu, zastępowy dh Stompal
- 1 lotnicza DH w Malborku, drużynowy dh Jerzy Litwiński.

Kurs modelarstwa lotniczego

ZADANIE NR 8 — WYKONANIE USTERZENIA

Wykreśl na kartce papieru rysunki montażowe stateczników wg wymiarów podanych na szkicu. Rysunki przypinamy pluskiewkami do deski montażowej. Deska montażowa musi być równa i niezwichrzona, wymiary deski muszą być dość duże np. 800 x 180 x 10 mm. Stateczniki wykonaj z dobrze oczyszczonych listewek o wymiarach 2 x 3 mm. Wpierw zamocuj na rysunku montażowym, gwoździkami lub szpilkami, listwy krawędzi natarcia i spływu. Następnie listewki żeberka dopasuj do odległości między listwami krawędzi. Listewki układaj nie na płask, lecz na węższym boku. Sklejając listewki — miejsca ich styku obficie smaruj klejem. Na rogach naklej z obu stron trójkąty z kartonu i przytnij wystające końce listew (patrz — górny rysunek w kółku). Do klejenia używaj klejów szybkoschnących (np. Cristal-cement, AGO itp.) lub kleju kazeinowego „Certus". Certus rozrabia się w zimnej wodzie mieszając z sobą równe ilości kleju (proszku) i wody. Certus dobrze klei tylko przez 6 godzin od chwili rozrobienia.

Stateczniki pionowy wklej między beleczki kadłuba. Miejsca tego wklejenia okręć równo nitką. U góry statecznika poziomego przyklej dwie listewki, do których zamocujesz później statecznik poziomy.



ABC SAMOLOTU

17

USTERZENIE PIONOWE

Wielkościami charakteryzującymi usterzenie pionowe są: powierzchnia, rozpiętość, wydłużenie, kąt skosu i oczywiście rodzaj profilu. Oznaczenia tych wielkości są takie same, jak dla płata — z dodaniem u dołu indeksu V.

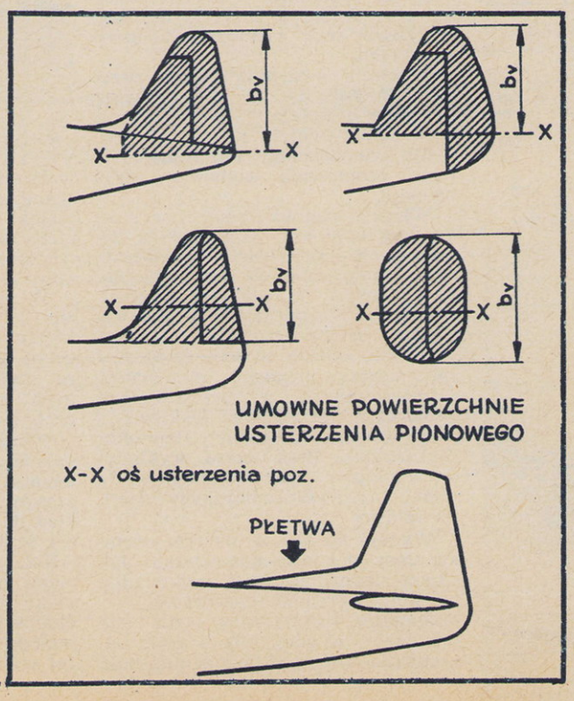
W wypadku samolotów z usterzeniem pojedynczym zamocowanym na kadłubie trudne jest wyraźne rozgraniczenie między powierzchnią samego usterzenia, a powierzchnią końcowej części kadłuba. Określa się wówczas umownie powierzchnię usterzenia pionowego i jego rozpiętość według zasad ustalonych przez NACA — patrz rysunek.

W wypadku usterzeń podwójnych i potrójnych powierzchnia usterzenia jest sumą wszystkich powierzchni.

Samoloty o prędkości przy- i naddźwiękowej, posiadające płat skośny, mają także skośne usterzenia (np. MiG-15).

Bardzo często statecznik pionowy przechodzi w przednią część w długą płetwę (np. B-17 „Fortress"). Zastosowanie jej ułatwia sterowanie — zwiększa stateczność kadłuba na dużych kątach ślizgu, zmniejsza tendencję usterzenia pionowego do utraty sprawności.

Na niektórych samolotach (np. LWD „Żuraw", Westland „Wyvern") można spotkać dodatkowe, małe płytki pionowe, zamocowane na statecznika poziomym. Stosuje się je z konieczności wówczas, gdy próby w locie dowiodły, że powierzchnia usterzenia pionowego jest zbyt mała, a przekonstruowanie całego usterzenia jest nieopłacalne. Usterzenie pionowe posiada profil symetryczny o grubości przeważnie 9—12 procent.



RECENZJE

„ZDOBYWCY PRZESTWORZY" Stanisław Strumph Wojtkiewicz. Okładkę projektował Andrzej Dąbrowski. Wydawnictwo „Sport i Turystyka", Warszawa 1958. Nakład 10 272 egz. Str. 331, fot. i mapek 12. Cena zł 24,50.

29 opowiadań, reportaży i felietonów z lat 1926—46 obrazuje najważniejsze lotnicze wydarzenia międzynarodowe oraz polskie i przypomina sławne wówczas — i częściowo obecnie — nazwiska. Poszczególne opowiadania poważnie różnią się tak pod względem literackim jak i rzeczowym. Najlepsze i najciekawsze są wrażenia autora z okresu międzywojennego. Autor, pomimo już wówczas poważnie zaawansowanego wieku, wyszkolił się przed wojną na pilota sportowego. Jakim przedziwnym magnesem jest lotnictwo świadczy najlepiej rozdział książki, którego podtytuł mówi właściwie wszystko „Najpiękniejsze dni". A przecież napisał to dojrzały człowiek, który niejedno widział i niejedno przed tym przeżył w swym życiu. Autor bardzo słusznie podkreślił ogromny zapał i wysoką ideowość ówczesnych lotników sportowych. Czytamy: „Tak więc, kiedy polski sport lotniczy — pomimo przeszkód — rozkwitał, lotnictwo bojowe znalazło się w złych rękach". (str. 208) „Można powiedzieć bez przesady, że między złymi rządami a patriotyczną młodzieżą dokonywał się wtedy jakby wyścig. Społeczeństwo usiłowało za wszelką cenę naprawić zaniedbania ministrów i generałów" (str. 311). Znakomicie napisane są rozdziały „Jak przelecieliśmy Atlantyk — relacja Bolesława Adamowicza" i „Piątka Arciszewskiego". Obydwa te wydarzenia (jedno z r. 1934, drugie z r. 1942) są zapomniane bądź też mało znane, a zasługują w pełni na utrwalenie w pamięci naszego społeczeństwa.

Słabsze są rozdziały poświęcone okresowi minionej wojny. Wszystko to zresztą dokładniej i ze znacznie większą ścisłością niejednokrotnie opisali czynni wówczas lotnicy bojowi: Arct, Pomian, Pawlikowski, Głębocki i inni. Brak miejsca nie pozwala na podanie tzw. „błędów i wypaczeń" książki, a jest ich sporo. Zresztą recenzent nie może odgrywać roli redaktora (było ich przy opracowywaniu książki aż dwoje) ani korektora. Pominę więc „byki" mniejszego kalibru w rodzaju: szybowiec „Komar" nie był dziełem Kocjana, 317 dywizjon myśliwski RAF-u nie wywodzi swej historii z Lidy, nikt nigdy nie „wstępował" do dywizjonów brytyjskich, tylko po prostu część Polaków — bez żadnego pytania o ich zgodę — dostała tam w najgorętszych chwilach wojny normalny przydział służbowy itd., itd., itd. Pomijam też złośliwości w stosunku do 309 dywizjonu rozpoznawczego RAF-u, który — jak zresztą wszystkie tego rodzaju jednostki brytyjskie — rzeczywiście długo nie uczestniczył w akcjach bojowych. Autorowi zapewne jednak nie wiadomo, że z wyjątkiem b. dowódcy tego dywizjonu (dziadek ledwie już chodził), wszyscy bez żadnego wyjątku piloci i obserwatorzy zdobyli następnie w innych jednostkach krzyżyki srebrne, brązowe i niejednokrotnie drewniane... Ograniczę się więc do podania dwóch większego kalibru omyłek. Rozdział pt. „Tajemnica V-2" (str. 320—25) mówi w rzeczywistości wcale nie o V-2, a o V-1. A to chyba jest zasadnicza różnica. Cyfry zestrzeleń brytyjskich są podane fałszywie. Od lat wiadomo (pisała o tym „Skrzydlata"), że straty hitlerowskie były daleko niższe i żadne publikacje zagraniczne (nawet popularne) nie posiłkują się danymi z okresu wojny

J. KOWNACKI

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

MIELEC

14 kwietnia br. w Mielcu odbyło się Walne Zgromadzenie miejscowego aeroklubu. Sprawozdanie za rok 1957 złożył inż. Stanisław Wasila. I sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR — tow. Cichocki i inni dyskutanci, pozytywnie ocenili pracę Aeroklubu Mieleckiego.

Do Zarządu Aeroklubu weszli: prezes honorowy — Mieczysław Gronek, dyrektor WSK, prezes aeroklubu — Kazimierz Tyrlik, zastępcy: inż. St. Zalewski i inż. Zbigniew Stonowski, członkowie: inż. T. Kostia, inż. Z. Winnicki, E. Dula, A. Gruda.

Zbigniew Świder

BYDGOSZCZ

Aeroklub Bydgoski w ostatnich latach był uważany za jeden ze słabszych. Przyczyn tego stanu rzeczy było wiele. Słaba operatywność kierownictwa, nie zawsze właściwa organizacja pracy, bardzo wąski zakres oddziaływania na społeczeństwo a szczególnie na młodzież, niewłaściwe zrozumienie roli zarządu i kierownictwa. To wszystko nie sprzyjało rozwojowi aeroklubu i aktywizacji jego członków. Dziś można powiedzieć, że „chude" lata Aeroklubu Bydgoskiego minęły.

Punktem zwrotnym było tegoroczne Walne Zgromadzenie. Wszystko przemawia za tym, że aeroklub wszedł na właściwą drogę. Świadczy o tym zainteresowanie społeczeństwa bydgoskiego, które przeznaczyło 100 000 złotych na zakup 2 szybowców. Powrócili do nas starzy działacze i piloci. Najbardziej jednak cieszy fakt, że przychodzi do nas coraz więcej młodzieży. Serdeczne słowa uznania należą się b. prezesowi a obecnemu członkowi zarządu — ob. Buczkowi, pilotom: Palickiemu, Bigońskiemu i Różańskiemu oraz kierownikowi aeroklubu — ob. Mindakowi, którzy swoją aktywną pracą przyczynili się do podniesienia poziomu pracy w aeroklubie.

Dnia 13.IV br. nastąpiło uroczyste otwarcie sezonu lotnego. Należycie przygotowany sprzęt, entuzjazm pilotów oraz zapał i poświęcenie kadry technicznej i instruktorskiej napawają nadzieją, że będzie to sezon przełomowy dla Aeroklubu Bydgoskiego.

Władysław Kitrys

PODZIĘKOWANIE PILOTOM

Szybowcowy Zakład Doświadczalny pragnie wyrazić podziękowanie personelowi Aeroklubu Ostrowskiego oraz pilotom holującym zgrupowania szybowcowej kadry narodowej za wydatną i ofiarną pomoc w realizacji prób fabrycznych prototypu szybowca SZD-22 „Mucha Standart". Dzięki tej pomocy możliwe było radykalne przyspieszenie przebiegu prób co wpłynie na szybsze przekazanie szybowców tego typu naszym zawodnikom na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie. Stanowisko wymienionych może być stawiane na wzór koleżeńskiej postawy w lotnictwie sportowym.

Kierownik Zakładu
mgr inż. WŁADYSŁAW NOWAKOWSKI

WŁOCŁAWEK BUDUJE LOTNISKO SPORTOWE

Od kilku miesięcy działa we Włocławku aeroklub, który założony został przez lotników toruńskich. Obecnie zarząd Aeroklubu Włocławskiego kieruje poprzez Społeczny Komitet Budowy Hangaru i Lotniska — robotami inwestycyjnymi w Krzywej Górze.

Na czele Komitetu stanął wiceprzewodniczący Frezydium MRN Franciszek Mularski. Przypuszczalny koszt budowy samego hangaru wyniesie około 700 tysięcy zł. Miejska i Powiatowa Rada Narodowa wyasygnowała już na ten cel sporo pieniędzy. Na apel komitetu odpowiedziało Zrzeszenie Prywatnego Handlu i Usług, które przekazało na rzecz budowy lotniska 2.700 zł. Prezydium PRN przydzieliło pod lotnisko obszar 40 ha. Załogi robotnicze wielu miejscowych zakładów zaofiarowały już pomoc przy niwelowaniu terenu. Pomagać im będą żołnierze. Wszystko wskazuje na to, że budowa hangaru rozpoczęta zostanie w miesiącach letnich br., prace natomiast przy niwelacji lotniska potrwają kilka lat. W bieżącym roku wyrównany zostanie jednak teren do startu i lądowania samolotów Aeroklubu Pomorskiego, który zapowiedział we Włocławku swoje częste wizyty. M. in. toruńczycy urządzą w tym mieście pokazy oraz loty pasażerskie.

(h)

WŁOCŁAWEK MA LEPSZYCH MODELARZY NIŻ TORUŃ

W tym roku modelarze okręgu toruńskiego wcześniej rozpoczęli sezon niż w latach poprzednich. Odbyły się już pierwsze zawody z udziałem przedstawicieli Włocławka, Aleksandrowa i Torunia. Na starcie stanęło 11 zawodników z 20 modelami. W ogólnej punktacji zwyciężył Włocławek — 604 punkty przed Toruniem 342,3.

W kategorii modeli A-1 sukces odniósł Kazimierz Jabłoński — Włocławek, drugie miejsce zajął Jan Podlewski z Torunia. W kategorii modeli A-2 zwyciężył A. Jakubowicz przed T. Łaukajtisem Toruń. Dwa modele uciekły w kierunku lewobrzeżnej części miasta, za Wisłę. Modeli dotąd nie odnaleziono.

NOWE WŁADZE AEROKLUBU POMORSKIEGO W TORUNIU

W sali Prezydium MRN odbyło się w Toruniu walne zgromadzenie Aeroklubu Pomorskiego, na które przybyło z górą 100 delegatów, przedstawicieli miejscowych władz oraz goście z aeroklubów Kujawskiego, Bydgoskiego, Grudziądzkiego i Włocławskiego. Sprawozdanie z rocznej działalności aeroklubu złożył dotychczasowy prezes B. Rau. Jak wynika ze sprawozdań oraz dyskusji, klub toruński znacznie przekroczył wszystkie zadania ujęte w planie. Obecnie klub przygotowuje się do organizacji Samolotowych Mistrzostw Polski juniorów i seniorów. Po tym terminie odbędą się tradycyjne szybowcowe mistrzostwa Pomorza o puchar „Gazety Pomorskiej".

W wyniku wyborów nowy zarząd ukonstytuował się w składzie następującym: Bronisław Rau — prezes, Mieczysław Łokałło i Janusz Kuligowski — wiceprezesi, H. Jankowski — sekretarz, R. Jagusz — zastępca, E. Klimek — skarbnik, A. Gutsze — zastępca, T. Kasprzycki, K. Belski, K. Skowronek — członkowie zarządu.

Komisja rewizyjna: A. Markiewicz — przewodniczący, E. Karkul i K. Osmański — członkowie.

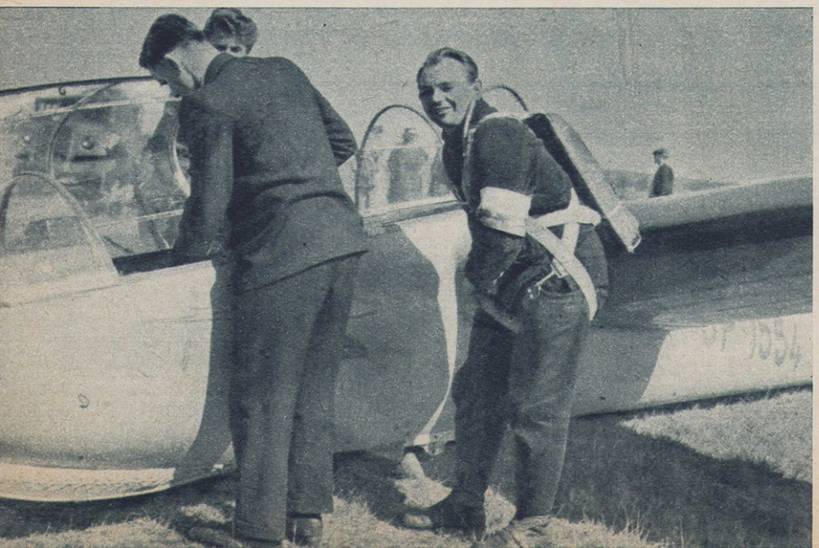
Sąd koleżeński: Z. Szczepański — przewodniczący, M. Michnicka i H. Lewandowski — członkowie.

Z ramienia Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w Walnym Zgromadzeniu uczestniczył Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK — Zwierzyński.

(h)

Starszy instruktor pilot Zbigniew Żółkoś z Aeroklubu Bydgoskiego przed startem do lotu kontrolnego z uczniem M. Wyrwiczem.

Foto: Mężydło



NA HOLU DO ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

DNIA 10 kwietnia w obecności przedstawicieli prasy i Aeroklubu PRL odleciały z lotniska Aeroklubu Warszawskiego pierwsze trzy szybowce z serii zakupionych przez Związek Radziecki. Odleciały, ale tylko w dziennikach. Rzeczywisty start nastąpił dopiero pięć dni później i był już o wiele skromniejszy.

Kiedy nareszcie znalazłem się w powietrzu nie bardzo chciało mi się wierzyć przez pierwsze pół godziny lotu, że naprawdę lecę. Mimo pięknej pogody czas lotu dłużył się niemiłosiernie. Wrażenie to potęgował widok wolno przesuwającego się krajobrazu, ponieważ była duża wysokość lotu z uwagi na jego bezpieczeństwo.

Po dwóch godzinach małe czywienie. Trzy zespoły holownicze radośnie machają skrzydłami nad dobrze z góry widocznym pasem granicznym. Żegnamy Polskę i witamy Kraj Rad. Spoglądam ciekawie w dół. Mimo słonecznej pogody wszędzie na polach śnieg. Przelatujemy wezbrany Niemen i wkrótce z daleka widać już charakterystycznie najeżone strzelającymi w górę wieżami kościołów i cerkwi — Wilno. Jest i lotnisko. Akurat startują jeden za drugim dwa samoloty pasażerskie Ił-14. Z prawej strony widzę krążące w strefie oczekiwania następne dwie maszyny pasażerskie. Odczepiamy się od samolotów, lądujemy na betonce i z miejsca ściągamy szybowce na bok. Po nas siadają jeden za drugim samoloty pasażerskie. Ledwie wylądowały, a już wykołowują następne. Potężny ryk silników — startują. I znów ląduje samolot pasażerski.

O jakimkolwiek przetransportowaniu szybowców, gdzie indziej na razie nie może być mowy. Przyglądam się zdumiony. Pierwsza rzecz, która rzuca się w oczy, to ten niespotykany ruch samolotów komunikacyjnych.

Wreszcie następuje chwila przerwy. Podbiegają do nas żołnierze radzieccy i wołają:

— „Zdrastwujcie"!

My odpowiadamy im, transportujemy pośpiesznie szybowce przez betonkę.

Wkrótce samoloty nasze i szybowce stoją koło bocznych betonek dojazdowych. Te drugie wzbudzają żywe zainteresowanie. Cieszymy się, że tak bardzo się podobają. Za chwilę idziemy do portu, który jest wewnątrz swego rodzaju pałacem. Wszędzie uderza w oczy czystość i cały szereg pięknych eksponatów rozmieszczonych w przyściennych gablotkach przemysłu lekkiego i artystycznego Litewskiej Republiki Radzieckiej. Brak czasu wyklucza dokładniejsze zapoznanie się z nimi. Za chwilę odlatujemy dalej, do Mińska.

Wydaje mi się, że na tym odcinku trasy dogoniła nas wiosna. Jakoś sięgnąć błyskają zwierciadłami wody ogromne trzęsawiska.

Samolot prowadzący pnie się praccowicie w górę, aby w razie odczepienia dać szybowcom możność dolotu do suchszego terenu lub pobliskich arterii komunikacyjnych. Lecimy ze zdwojoną ostrożnością.

Mińsk. Historia lądowania podobnie jak w Wilnie. Ruch samolotów pasażerskich może jeszcze większy. Jeden za drugim przechodzą one na drugi krąg dając nam kurtuazyjnie pierwszeństwo. Oczekują nas tutaj przedstawiciele Aeroklubu Mińskiego w osobach Grigorija Naumowicza i Aleksieja Siemionowicza. Gospodarze podejmowali nas uroczystą kolacją i tradycyjną lampką wina, po czym wyjechaliśmy na spacer do miasta.

Na każdym kroku uderza przybysza czystość, ład i porządek, a w sklepach bogato zaopatrzonych szybka i uprzejma obsługa. Ponadto różnorodność automatów, które po wrzuceniu odpowiedniej kwoty nalewają do szklanek naturalne soki

Szybowce na lotnisku Aeroklubu

owocowe, wydają lody (jedzą tu wszyscy przez cały okrągły rok), bądź też... Wrzucam właśnie do nieznanego mi jeszcze automatu 15 kopiejek i w tym momencie zamiast spodziewanej czekoladki zostaję niespodziewanie obficie... uperfumowany.

W przeddzień wylotu spotkaliśmy się z szybownikami radzieckimi, którzy mieli transportować szybowce na Kaukaz. Opowiadali nam oni, że stwierdzili tam obecność potężnych ruchów falowych osiągających wartość rzędu + 20 m/sek.

Wymieniliśmy między sobą doświadczenia o ile chodzi o sposoby latania. Niektóre z nich różnią się zasadniczo od naszych. Na przykład do holowania dwóch lub więcej szybowców używa się samolotu AN-2, o zbyt dużym, naszym zdaniem, nadmiarze mocy jak dla takiego zadania. Druga sprawa to długości lin holowniczych i sposób samego lotu w zespole dwóch i więcej szybowców. W ZSRR stosuje się

liny stalowe od 75 m minimum i dalej coraz dłuższe o 25 m. Sam lot w zespole dwóch lub więcej szybowców odbywa się pelengiem, przeważnie prawym (wszystkie szybowce nad strugami).

Czas naszego pobytu zbliżał się ku końcowi. Przekazaliśmy szybowce po czym nastąpiło ostatnie i zarazem pożegnalne śniadanie w Mińsku, połączone z miłą niespodzianką. Każdy z nas otrzymał miły upominek.

Odlatujemy do Wilna. Nasze ciche marzenie, żeby choć pół dnia pozostać w tym pięknym mieście zostaje urzeczywistnione. Po wylądowaniu w Wilnie towarzysze radzieccy nie pytając nas nawet o zdanie, kotwiczą nasze samoloty i jakby usprawiedliwiając swoje postępowanie tłumaczą „Przed wami jeszcze daleka droga, wam trzeba odpocząć".

Dołącza się do nas wkrótce Józek Dankowski, który wrócił z Moskwy po wyholowaniu tam „Bociana" — podarunku ZMS i ZWM dla Komsomołu.

Zwiedzamy miasto wzbudzając sobą żywe zainteresowanie. Stwierdzamy, że komunikacja miejska jest doskonała, a w autobusach i trolejbusach kursujących z dużą częstotliwością nie ma tłoku.

Dzień 19 kwietnia wita nas piękną pogodą. Lecimy. Wkrótce ostatnie pożegnanie gościnnej Ziemi Radzieckiej. Trzy samoloty machają skrzydłami nad pasem granicznym. Kurs na Warszawę.

Jeżeli drodzy Towarzysze radzieccy trafi do rąk Waszych ten numer „Skrzydlatej Polski", przyjmijcie za pośrednictwem jego nasze serdeczne podziękowania za gościnność wraz z lotniczym pozdrowieniem — pomyślnych wiatrów.

Na koniec mała dygresja do „Motoimportu". Ponieważ nasze szybowce zakupione przez ZSRR są tam często przebazowywane po kilkaset kilometrów i korzystają tylko z lotnisk polowych, dlatego nieodzowną rzeczą jest zaopatrzenie ich w pełne komplety **nieprzemakalnych** pokrowców, przez co zwiększy się ich żywotność, a tym samym podniesiemy pojęcie jakości u naszych nabywców o naszych szybowcach.

ANDRZEJ KOSKOWSKI

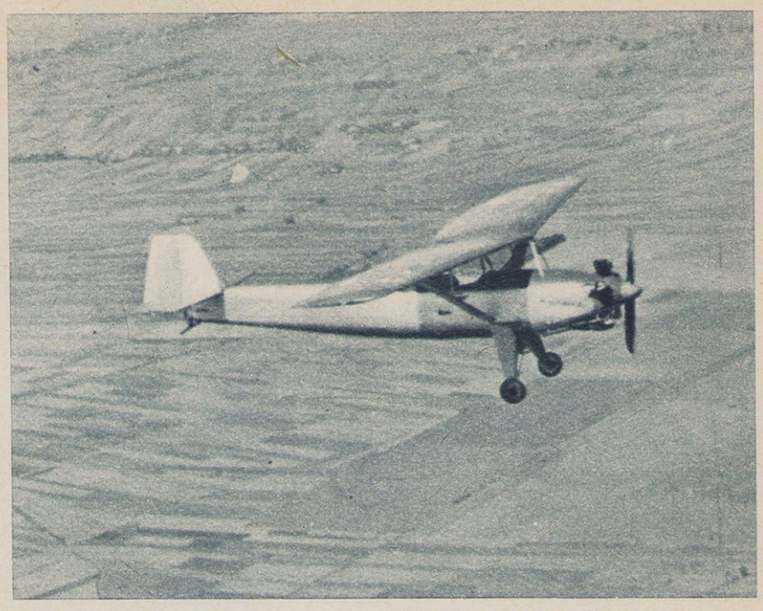


Foto: CAF

Warszawskiego przed odlotem do Mińska.
Foto: B. Koszewski

KANIA - 2 - samolot jakiego nam trzeba

PO 7 blisko latach znów usłyszeliśmy o „Kani", której pierwszy prototyp w sposób szybki i nazbyt pochopny odesłano do lamusa. Jednak 30-letni CSS-13, który przez tyle lat wiernie służył szybownikom, skoczkom, uczniom, treningowcom i nie wiadomo komu jeszcze, ostatecznie znudził się swym użytkownikom i w pełni zasłużył na poczesne miejsce w muzeum. Dobrze się więc stało, że znów słychać o „Kani", która w odmłodzonej wersji rozpoczęła przed paru miesiącami loty. Mimo tego, że różni się ona znacznie od swej młodszej siostry i zachowując jej osiągi wyzbyła się wielu wad, losy „Kani-2" są niepewne. Mówi się o poważnych usterkach, o tym, że jest to samolot przestarzały, że trzeba skonstruować nowy, naprawdę dobry — na przykład zbliżony osiągami do czechosłowackiego „Brygadyra"... Obawiam się, że te niebezpieczne dla „Kani" opinie mogą się przekształcić w wyrok, zwłaszcza, że oskarżyciele przewodniczą jednocześnie sądowi. Może więc, zanim zapadnie decyzja, warto posłuchać obrony — pilotów i instruktorów skazanych już uprzednio na eksploatowanie „Kukuruźnika".

Przed kilkoma tygodniami wraz z grupą instruktorów wyczynowych Szkoły Szybowcowej w Jeżowie miałem okazję polatać na „Kani-2". Ponieważ nasza opinia o „Kani" różni się zasadniczo od pół oficjalnych „głosów z góry", postaram się ją uzasadnić.

„Kania" jest samolotem udanym i w pełni zasługuje na wprowadzenie do Aeroklubów jako typowy samolot do holowania szybowców, wywożenia skoczków, szkolenia podstawowego i lotów nawigacyjnych — takie było zdanie szefa wyszkolenia Jeżowa, Tadeusza Popiela i instruktorów szkoły — Witka, Kaczmarka, Ratuszyńskiego, Porębskiego.

Tak pochlebną opinię „Kania" zawdzięcza przede wszystkim swym naprawdę doskonałym osiągom — krótszemu niż u CSS startowi, ponad dwukrotnie większemu wznoszeniu, dużemu pułapowi i dużej rozpiętości prędkości. Z „Muchą" na ogonie „Kania" osiąga około 3,5 m sek. wznoszenia, a bez szybowca — ponad 5 m sek. Jeśli do tego dodamy powyżej 5.500 m pułapu oraz rozpiętość prędkości 60—180 km godz., to trzeba przyznać, że jak na silnik M-11-D, w który „Kania" jest wyposażona, są to osiągi wspaniałe. Nie bez znaczenia jest również to, że „Kania" jest bardzo łatwa i prawidłowa pod względem pilotażowym oraz o wiele ekonomiczniejsza (z racji mniejszych oporów) od CSS-13. Warto również podkreślić szczególną zaletę „Kanii": przy lądowaniu na zahamowanych kołach nie ma ona żadnych tendencji do kapotażu.

A wady? Są i one choć może nie tak wielkie, jakby się na pozór zdawało — tym bardziej, że wady te są bardzo łatwe do usunięcia. A więc ciasna kabina, w której pilot siedzi w niezbyt wygodnej pozycji, źle umiejscowiona dźwignia klapki wyważającej oraz krążek napędu lotek, który przy wychodzeniu z kabiny czycha na głowę pilota. Nie najlepsze jest także rozwiązanie napędzanych piętami dźwigni hamulców. Do najważniejszych jednak braków „Kani" należy bez wątpienia niewyważenie steru wysokości co powoduje powstawanie dużych sił na drążku sterowym, zbyt mała powierzchnia steru kierunkowego nie pozwalająca na utrzymanie „Kani" w ślizgu z przechyleniem większym niż 15 st. i wreszcie brak klap do lądowania, bez których tor podejścia jest bardzo płaski (około 5—6 st.), co przy lądowaniu w terenie nie jest zjawiskiem dodatnim. Również ze względu na przygodne lądowania warto by „Kanii" zmienić kółka na nieco większe.

Jaki jest bilans plusów i minusów „Kani"?

Myślę, że bez wątpienia dodatni — tym bardziej, że usterki pierwszego prototypu „Kani" będą w większości zlikwidowane na następnych prototypach. Myślę więc, że „Kania-2" nie może podzielić losów swej poprzedniczki sprzed sześciu lat i powinna zastąpić wreszcie w naszych aeroklubach wysłużone CSS-y.

ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

VII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA ● LESZNO ● 15 — 29 CZERWCA 1958 R.

KTO Z TYCH SZESCIU?

Jak wynika z ostatnich wiadomości, które nadchodzą ze stolicy Francji, czwórka pilotów którzy będą reprezentować Francję na mistrzostwach wybrana zostanie spośród sześciu szybowników: Barbera, Fontcilles, Labar, Lacheny, Marchand i Weiss. (z)

ANGLICY PRZED LESZNEM

Brytyjska ekipa szybowcowa na Mistrzostwa Świata, jak podaje Flight, poza pilnym treningiem zbiera fundusze na przejazd do Leszna organizując różne zabawy i dochodowe imprezy artystyczne. W próbach znajduje się nowy szybowiec klasy otwartej „Olympia 419" (modyfikacja laminarnej „Olympii 4") oblatany 29 marca br. na lotnisku Thruxton przez Davida Ince. Na szybowcu tym będzie startował reprezentant Anglii Nicholas Goodhart. (l)

LESZNO W CENTRUM UWAGI LOTNICZEGO ŚWIATA

Mistrzostwa w Lesznie, w miarę przybliżania się terminu otwarcia, ściągają na siebie coraz bardziej uwagę całego lotniczego świata. Przejawia się to m. in. w regularnym, coraz obfitszym zamieszczaniu wiadomości na ten temat przez wszystkie lotnicze pisma europejskie, amerykańskie i azjatyckie. Publikowane są pełne wykazy członków kadr narodowych różnych krajów, spośród których wybierane są reprezentacje na mistrzostwa, składy już wybranych ekip, przebieg przygotowań (zawodników i sprzętu), omówienie sprzętu na jakim będą startować piloci i wiele innych wiadomości.

Równie dużo dokładnych wiadomości znaleźć można w pismach zagranicznych na temat mającego się odbyć w Osiecznej (19.VI. — 27.VI. br.) VII Kongresu Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa (OSTIV). Przy każdym niemal artykule na temat kongresu — widnieje fotografia pałacu w Osiecznej, przyszłej siedziby kongresu. (z)

ZMIANA W REPREZENTACJI NRF

W reprezentacji Niemieckiej Republiki Federalnej nastąpiła zmiana: wyznaczona jako zawodniczka (obok Huth'a, Laur'a i Haase) znana pilotka Hanna Reitsch wycofała się z reprezentacji, ustępując swe miejsce na rzecz dr. Frowein'a. Informację tę zaczerpnęliśmy z zach.-niemieckiego miesięcznika „Flug-Revue", nr 5/1958. (z)

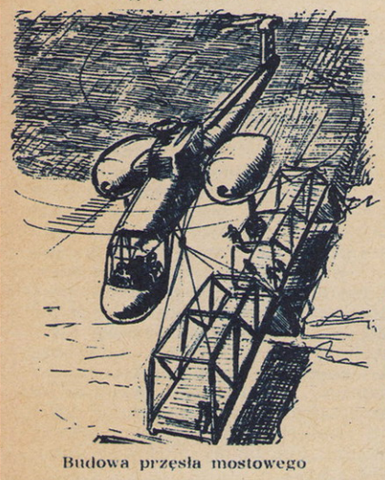
ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

LATAJĄCE DŹWIGI JUTRA

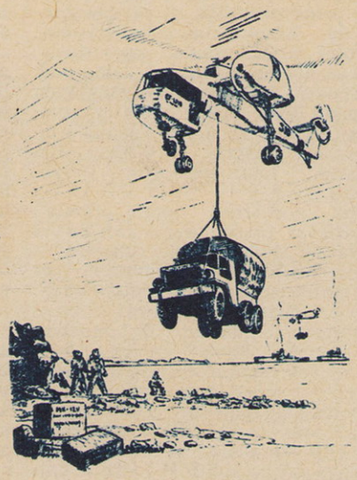
Śmigłowiec jako latający dźwig może mieć różnorodne zastosowanie. Przekonują nas o tym poniższe szkice syna Igora Sikorskiego, znanego konstruktora śmigłowców w USA.

S-58 przy zakładaniu lini wysokiego napięcia na szczyt Santa Ynez (1 280 m) w Kalifornii. W dwa dni śmigłowiec przetransportował 30 słupów w niedostępnym terenie.

Zakładanie mostu pontonowego



Budowa przęsła mostowego



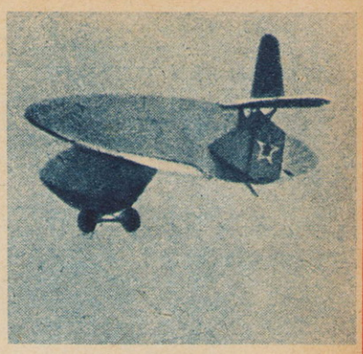
Transport uszkodzonego samochodu

DYSKOPLAN

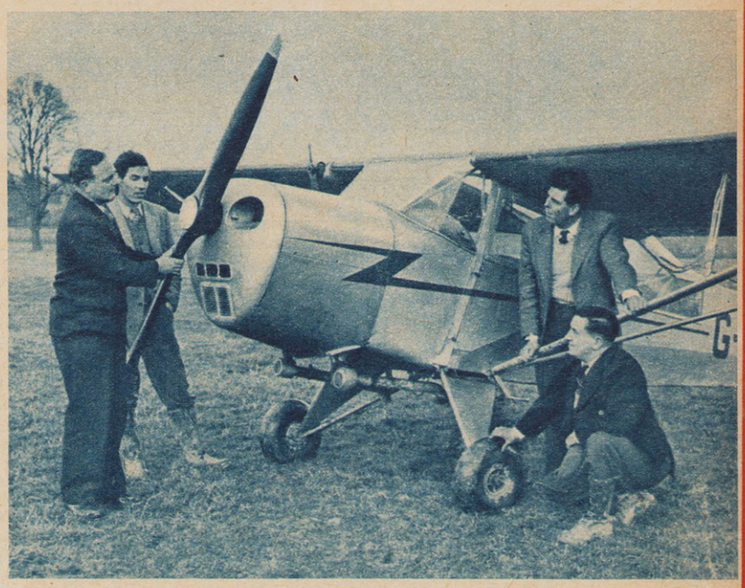
Niedawno widzowie naszych kin mieli możność podziwiać na kronice filmowej loty nowego radzieckiego szybowca o kołowym obrysie skrzydeł, zwanego „Dyskoplanem".

Idea dyskolpanu powstała jeszcze w 1910 roku. Konstruktorem oryginalnego płatowca był A. Ufimow. Obecnie ideę tę przejęła grupa konstruktorów z Nowosybirska, budując „Dyskoplan" o rozpiętości skrzydeł 3,5 m. Szybowiec wykonuje nawet akrobację, a dalszym jego rozwinięciem ma być dodanie małego silnika odrzutowego, umożliwiającego samodzielny start na wysokość 2—3 km.

Foto: Kridla vlasti



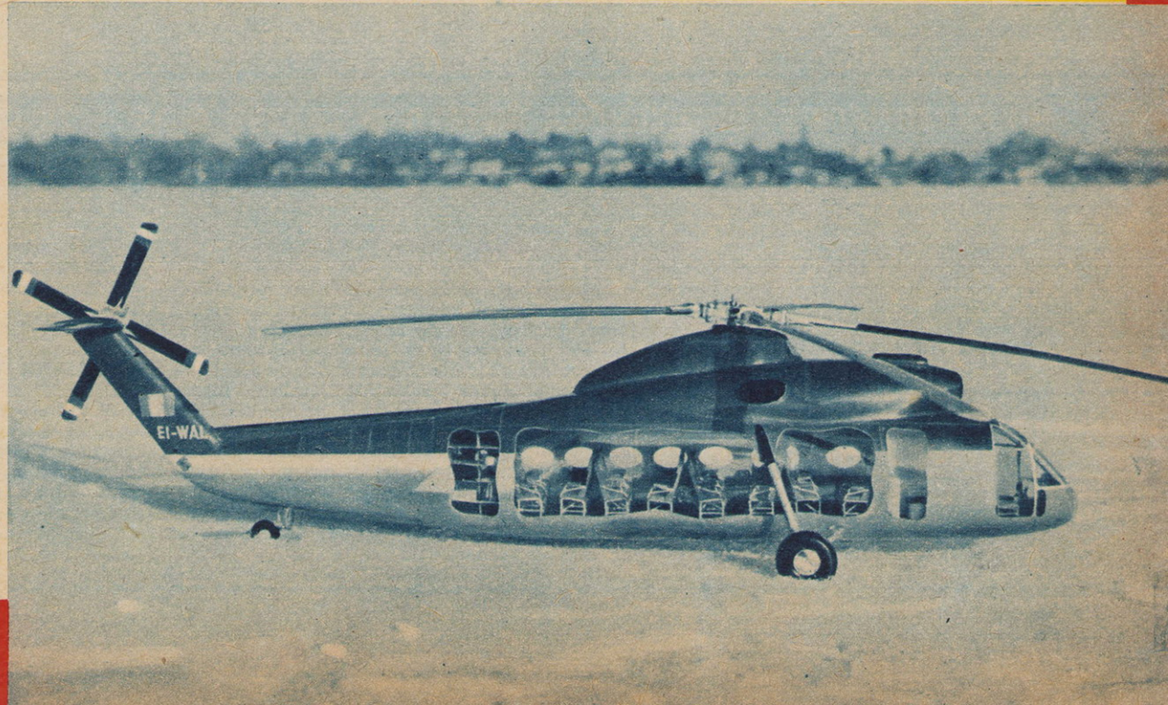
LOTNISKO NA WŁASNYM ZAGONIE



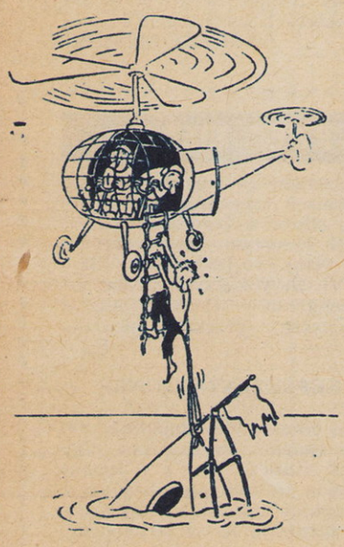
Wysokie opłaty członkowskie pobierane w brytyjskich prywatnych klubach lotniczych oraz koszty związane z turystyką lotniczą, zmusiły tych czterech entuzjastów sportu powietrznego do przeniesienia swej maszyny na własne pole. Jack Miller, który jest właścicielem małej farmy koło Horshon, Surrey, korzystając z pomocy swego brata oraz dwóch członków klubu lotniczego z Shoream, otrzymał oficjalne pozwolenie przekształcenia swego 19-akrowego pola na prywatne lotnisko. Na zdjęciu samolot Auster 5 oraz czterech członków tego najmniejszego klubu lotniczego w Anglii tzw. Southdown Flying Group.

ŚMIGŁOWIEC PASAŻERSKI WESTMINSTER

Zdjęcie przedstawia model śmigłowca pasażerskiego, przeznaczonego do przewozu około 50 pasażerów oraz lekkiego bagażu na międzymiastowych liniach komunikacyjnych. Napęd stanowią dwa silniki turbinowe typu Napier-Eland o mocy 3 000 KM, sprzężone wspólną skrzynią przekładniową. „Westminster" będzie największym śmigłowcem brytyjskim, a pierwszy lot prototypu oczekiwany jest w najbliższej przyszłości. Foto: Westland Aircraft Ltd.



HUMOR



Rozbitek
Rys. Letecky Obzor